Die Errichtung von Eisenbahnen
durch Privatunternehmer
und die Bedingungen der Konzession.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FACULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR

ERLANGUNG DER RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOCTORWÜRDE

VORGELEGT VON

KARL LUDWIG SCHECHER

RECHTSPRAKTIKANT

AUS

SPEYER AM RHEIN.

SPEYER.
DR. JÆGER'SCHE BUCHDRUCKEREI.
1906.

Referent: Professor Dr. Robert Piloty.

LITERATUR:

Bessel und Kühlwetter, Das preussische Eisenbahnrecht, 2 Bd., Köln 1855, 1857.

Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht, Erlangen 1858.

v. d. Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.

Eger, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, Breslau 1886.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886.

Förstemann, Das preussische Eisenbahnrecht, Berlin 1869.

Fritsch, Handbuch des Eisenbahngeseszgebung, Berlin 1906.

Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preussen, Berlin 1893.

Koch, Deutschlands Eisenbahnen, Marburg und Leipzig, 1858, 1860.

Laband, Staatsrecht des deutschen Reiches, 4. Aufl., 4 Bd., Tübingen und Leipzig 1901.

Landmann, Gewerbeordnung, 2 Bd., München 1903.

Schroetter, Das prenssische Eisenbahnrecht, Berlin 1883.

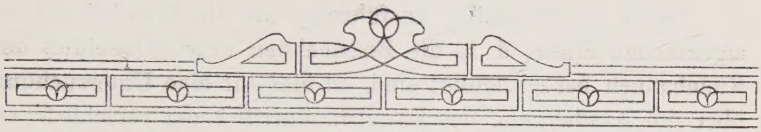
Seydel, Kommentar zur Verfassungsurkunde, 2. Aufl., Freiburg 1897,

Derselbe, Staatsrecht des Königreichs Bayern, 4 Bd., Freiburg 1895. 1896.

Stengel, Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechtes, 2 Bd., Freiburg 1889, 1890.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507204_0182



§ 1. Geschichtlicher und wirtschaftlicher Überblick.

Eisenbahnen sind Verkehrseinrichtungen, bei denen sich die der Beförderung dienenden Fahrzeuge auf festgelegten eisernen Schienen oder Spuren bewegen. Im eisenbahnrechtlichen Sinne umfaßt dieser allgemeine Begriff heute Haupt-, Neben- und Kleinbahnen. Diese Dreiteilung ist zunächst eine rein gesetzliche: Unterscheidungsmerkmal ist die Tatsache, daß eine Eisenbahn bestimmten eisenbahnrechtlichen Normen unterworfen ist.

Die Zuweisung in die eine oder andere Kategorie erfolgt natürlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Hauptverkehrslinien, die einen Teil des internationalen oder wichtige Teile des nationalen Verkehrs zu tragen haben, sind „Hauptbahnen". Zu den „Nebenbahnen" gehören die zwar dem allgemeinen, d. h. nicht rein örtlichen Verkehr dienenden Bahnen, die aber nur für enger begrenzte Landesteile Bedeutung haben, während zu den „Kleinbahnen" die dem lokalen Verkehr dienenden Straßenbahnen und Nachbarschaftsbahnen zwischen benachbarten Gemeindebezirken zu rechnen sind.

Die verschiedenen Gesetze gebrauchen das Wort „Eisenbahn" nicht immer in gleicher Bedeutung. Sie umfassen unter dem Begriff Eisenbahnen oft nur die Eisenbahnen „im eigentlichen Sinne", d. h. die zur Gruppe der Haupt- und Nebenbahnen gehörigen Bahnen. Dies ist namentlich als der Sprachgebrauch der Reichsverfassung und zahlreicher, aber nicht aller, Reichs- und Landesgesetze anzusehen.

Da in der folgenden Ausführung nur die Eisenbahnen im eigentlichen Sinne, d. h. die Eisenbahnen unter Ausschluß der Kleinbahnen berücksichtigt sind, ist hier auf eine Untersuchung über die Ausdehnung des Eisenbahnbegriffes der verschiedenen Gesetze nicht einzugehen.[1])

Als im dritten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts die verschiedenen deutschen Staaten sich vor die Frage gestellt sahen, ob der Staat selbst Bau und Betrieb des neu aufkommenden Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, in die Hand nehmen sollte oder ob diese Tätigkeit der Privatunternehmung zu überlassen sei, fiel die Entscheidung verschieden aus. Ein gewisses Mißtrauen gegen die gewagt scheinende Neuerung und verschiedene fiskalische Besorgnisse waren die Ursache, daß man gerade in den größeren Staaten den Bau der Privatunternehmungen überließ und auch dieser gegenüber sich noch recht vorsichtig verhielt.[2])

In Preußen, wo weitblickende Männer unter Hinweis auf die Erfolge der englischen Eisenbahnen schon seit 1825 zu Versuchen aufforderten, wurde sogar das erste Konzessionsgesuch einer mit Pferden zu betreibenden Kohleneisenbahn im Ruhrgebiet 1826 abgelehnt, da der Staat Minderung seiner Einnahmen aus den neu hergerichteten Straßen fürchtete. So ist es auch nicht überraschend, wenn die Entscheidung des Königs in einer Kabinetts-Ordre vom 5./9.35[3]) auf Grund eines Gutachtens des Chefs des Handelsdepartements Staatsbahnen prinzipiell ablehnte. Die Begründung und erste Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Preußischen Monarchie war damit der Tätigkeit privater Unternehmer überlassen.

Auch Sachsen, wo 1837 die Leipzig-Dresdener Bahn durch Privatunternehmer eröffnet wurde, entschied sich in gleichem Sinne.

---

[1]) Vergl. dazu Fritsch S. 20.

[2]) Vergl. den Art. Eisenbahnen in Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

[3]) Gleim S. 21.

In Bayern, das in der Bahn von Nürnberg nach Fürth (1835 gleichfalls durch Privatunternehmer erbaut) die erste mit Dampfkraft bewegte Eisenbahn auf dem Kontinent hatte, wurden die ersten Hauptlinien des Eisenbahnnetzes durch Privatunternehmer angelegt. Da aber bald ein völliger Stillstand der Unternehmungslust auf diesem Gebiete eintrat, sah sich der Staat gezwungen, selbst die Errichtung von Bahnen in die Hand zu nehmen (Staatsbahnen 1844). Doch wurde das Staatsbahnsystem kein ausschließliches, so daß die Privattätigkeit fernerhin in weitem Maße zugelassen wurde.

Baden dagegen legte dem 1838 zusammentretenden außerordentlichen Landtage ein Projekt über die Erbauung von Eisenbahnlinien durch den Staat vor. Mit der Annahme desselben durch den Landtag hatte sich Baden zum System der Staatsbahnen bekannt und eröffnete 1843 als erste Staatsbahnstrecke die Linie Heidelberg-Karlsruhe. Doch ist dieses System auch hier kein ausschließliches. Vielmehr kann prinzipiell die Erbauung aller Arten von Eisenbahnen auch an Privatunternehmer konzessioniert werden.

Württemberg war lange unschlüssig. Erst nach langem Schwanken legte ein Gesetz von 1843 grundsätzlich das Staatsbahnsystem fest, behielt aber dem Staate vor, Neben- und Anschlußbahnen von nicht grundlegender Bedeutung durch Privatunternehmer errichten zu lassen. Ein Jahr zuvor schon hatten die Stände in Hannover ihre Zustimmung zu Eisenbahnunternehmungen des Staates gegeben, nachdem trotz günstiger Angebote der Staatsverwaltung die Privatunternehmer sich völlig zurückgehalten hatten. —

Diese Übersicht über die Begründung des Eisenbahnwesens in den wichtigsten Territorien Deutschlands ergibt, daß für den größeren Teil des Gebietes, das heute das deutsche Reich umfaßt, die Errichtung der Eisenbahnen durch Privatunternehmer weitaus überwiegend war.

Mit dem Umschwung der staatlichen Verkehrspolitik ging eine große Anzahl dieser Privatbahnen durch „Verstaatlichung“ in die Hand des Staates über. Gleichzeitig wurde die Neukonzessionierung von Eisenbahnen an Privatunternehmer immer

seltener; heute werden nur noch Bahnen untergeordneter Bedeutung durch Privatunternehmer errichtet.

Wie weit die Entwicklung der Verstaatlichung bis jetzt fortgeschritten ist, erhellt aus folgenden Angaben[1]):

In staatlichem Eigentume standen 1904 32146,69 km Hauptbahnen und 17614,42 km normalspurige Nebenbahnen. An diesen insgesamt 49761,11 km normalspuriger Eisenbahnen sind das Reich und 11 Bundesstaaten als Eigentümer beteiligt. Die Betriebsverwaltung dieser Linien geschieht durch 9 verschiedene, von einander unabhängige staatliche Eisenbahnverwaltungen.

Privatbahnunternehmungen gab es 1904 im ganzen 76. Von diesen sind nur 6 Eigentümer von Hauptbahnen mit einer Gesamteigentumslänge von 1148,85 km, von denen jedoch nur 930,85 km sich auch in privater Verwaltung befinden. Mit der für 1909 bevorstehenden Verstaatlichung der „Pfälzischen Eisenbahnen" wird hier eine weitere bedeutende Minderung eintreten.

Dagegen stehen im Eigentum der 76 Privateisenbahnunternehmer zusammen 3146,06 km normalspurige Nebenbahnen (von kleineren Anschlußbahnen abgesehen), von denen 102,24 km in staatlicher Betriebsverwaltung stehen.

§ 2. Rechtlicher Überblick.

Mit der Zulassung der privaten Tätigkeit zu Eisenbahnunternehmungen hatte der Staat zugleich die Aufgabe übernommen, Rechte und Pflichten dieser Eisenbahnunternehmer insoweit zu regeln, als das öffentliche Interesse, das ja gerade bei diesem Verkehrsmittel in weitestem Maße beteiligt ist, dies erheischt. Es geschah dies zunächst in der Weise, daß der Staat bei der Konzessionierung einer Eisenbahn diese Rechte und Pflichten in Form von „Konzessionsbedingungen" jeweils regelte. Die wesentlichen Grundzüge dieser von Fall zu Fall

[1]) Das statistische Material ist entnommen der vom Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, Band 25, Berlin 1906.

gegebenen Bestimmungen verdichteten sich schon 1838 in Preußen zu einem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen, wie auch Württemberg 1845 und Bayern 1855 die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnkonzessionswesens regelten.

Für das heute geltende Recht ist von der Reichs-Gewerbeordnung auszugehen. Diese nimmt in § 6 den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen von der in § 1 des Gesetzes gewährleisteten Gewerbefreiheit ausdrücklich aus, ohne im folgenden besondere Bestimmungen über die Behandlung dieser Art von Privatunternehmern zu geben.

Der Zweck dieses § ist nach den Motiven[1]) zur Gewerbeordnung von 1869 ein doppelter. Er will einmal gewisse Zweige der Landesgesetzgebung, welche einzelne gewerbegesetzliche Bestimmungen enthalten, „von dem Geltungsbereich der Gewerbeordnung ausschließen, um es außer Zweifel zu stellen, daß jene Bestimmungen, welche als gewerbegesetzliche betrachtet werden können oder müssen, nicht außerhalb des Zusammenhangs mit dem Hauptinhalte der betreffenden Gesetze stillschweigend abgeändert werden sollen", mit anderen Worten, daß die Gewerbeordnung für die besonderen Zweige der Privatunternehmungen des § 6, also auch für die Eisenbahnunternehmungen, die Landesgesetzgebung aufrecht erhalten will, und zwar auch da, wo diese gewerbegesetzliche Bestimmungen trifft.

Weiter sollen aber auch durch § 6 a. a. O. gewisse Zweige der Gewerbegesetzgebung der Ordnung durch Spezialgesetze vorbehalten werden, „weil dieselben nicht beiläufig in einer allgemeinen Gewerbeordnung zu erledigen sind." Es bleibt demnach die gewerbliche Regelung des Privatbahnwesens, abgesehen von der Regelung durch besondere Reichsgesetze, der Landesgesetzgebung vorbehalten, da die Gewerbeordnung als „allgemeines" Gesetz sich nicht eignet zur Aufnahme „besonderer" gewerbegesetzlicher Bestimmungen.

Es bleiben demnach, unbeschadet spezieller reichsrechtlicher Regelung, die Landesgesetze in Kraft, welche die Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen gewerblich und in sonstigen

---

[1]) Landmann 1 S. 61.

Beziehungen regeln, es sind ferner, wiederum unbeschadet bestehender oder noch kommender spezieller Reichsgesetze, die Bundesstaaten zur Regelung der Eisenbahnunternehmungen auf dem Wege der Landesgesetzgebung weiterhin befugt. —

Auf Grund des § 6 der Reichs-Gewerbeordnung hat vor allem in Preußen das Gesetz „über die Eisenbahnunternehmungen“ vom 3./11.38 (GS. S. 505) Geltung behalten, das die Errichtung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer konzessionspflichtig macht und die Grundlagen dieser Konzession und ihrer Bedingungen regelt. Das Gesetz als solches hat Geltung behalten, wenn es auch in einzelnen Punkten teils durch spätere Landesgesetze oder durch Reichsgesetze abgeändert ist.

Für Bayern sind die auf Privateisenbahnunternehmungen bezüglichen Vorschriften des bayerischen Gesetzes „über das Gewerbewesen“ vom 30./1.68 (GBl. S. 309) in Kraft geblieben. Auch hier ist der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen nicht frei gegeben, sondern von einer Konzession abhängig gemacht (Art. 8 a. a. O.) Art. 30 a. a. O. bestimmt zugleich, daß die Zuständigkeit und das Verfahren bei Erteilung und Entziehung solcher Konzessionen durch besondere Verordnung festgesetzt wird. Durch diese Bestimmung ist auch unzweifelhaft die bayerische Verordnung „die Erbauung von Eisenbahnen betreffend“ vom 20./6.55 (RBl. S. 653) aufrecht erhalten. Diese Verordnung hat demnach in dem 13 Jahre später erschienenen Gewerbegesetze erst nachträglich ihre rechtliche Grundlage gefunden.[1]) Auch bei dieser Verordnung wird später für einzelne Punkte nachzuweisen sein, daß sie durch spätere Reichs- oder Landesgesetze überholt sind.

Das württembergische Gesetz „betreffend den Bau von Eisenbahnen“ vom 18./4.43 (RBl. S. 373), soweit es sich auf Privateisenbahnen bezieht, gehört gleichfalls hierher. Das Gesetz verlangt für Privateisenbahnunternehmungen Bewilligung der Staatsregierung.

Sachsen hat ein das Privatbahnwesen regelndes allgemeines Gesetz nicht erlassen. Einzelne Vorschriften über die Konzes-

[1]) Bayerischer VGH. 19. 5.

sionierung von Eisenbahnen finden sich jedoch in der Verordnung „die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betreffend“ vom 30./1.72 (GVBl. S. 439).

Baden endlich hat in dem Gesetz „das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnen betreffend“ vom 23./6.00 (GVBl. S. 824) Bestimmungen über das Verfahren und die Bedingungen bei der Konzessionierung gegeben.

Die Geltung dieser Gesetze dauert also fort, trotzdem das Reich in Art. 4 Ziff. 8 der Reichsverfassung das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterworfen hat. Es geht aus dieser Bestimmung eine sachlich nur durch die Rücksichtnahme auf Landesverteidigung und allgemeinen Verkehr beschränkte Zuständigkeit des Reichs zur Eisenbahngesetzgebung hervor, die räumlich allerdings durch das in Art. 46 der Reichsverfassung festgelegte Sonderrecht Bayerns durchbrochen wird. Das Reich ist demnach für die Regelung der Verhältnisse der Privateisenbahnen durch spezielle, außerhalb der Gewerbeordnung stehende Gesetze ermächtigt. Da in der Zeit des Entstehens dieser Bestimmungen noch weitaus der größte Teil der deutschen Eisenbahnen in den Händen von Privatunternehmern war, so sollte die Eisenbahngesetzgebung des Reichs hauptsächlich den Zweck haben, das Eisenbahnkonzessionswesen und die Anforderungen des Staates an solche konzessionierte Unternehmer einheitlich festzulegen.

Obwohl das Bedürfnis nach einem solchen Gesetze wiederholt anerkannt wurde (vergl. den 1874 vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes), so scheiterten doch alle diesbezüglichen Versuche an dem Widerstande einzelner Bundesstaaten, so daß ein allgemeines, einheitliches Reichseisenbahngesetz bis heute fehlt.

Indessen ist damit nicht gesagt, daß das Reich gesetzgeberisch für das Eisenbahnwesen nichts geleistet hätte. Abgesehen von einzelnen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen, die sich in zahlreichen Reichsgesetzen öffentlich rechtlichen und privatrechtlichen Inhalts finden, enthält auch

die Reichsverfassung selbst in ihrem 7. Abschnitt eine Reihe von Bestimmungen, die Laband[1]) zutreffend als eine Art von „Eisenbahn-Notgesetz“ bezeichnet. So sind in Art. 41—47 a. a. O. den Eisenbahnverwaltungen resp. den Bundesstaaten für die unter ihrer Hoheit stehenden Eisenbahnverwaltungen im Interesse des einheitlichen Verkehrs eine Reihe von Auflagen gemacht. Insbesondere sind nach Art. 42, 43, 44 a. a. O. die Bundesregierungen verpflichtet, die in ihrem Hoheitsgebiete gelegenen Eisenbahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen, übereinstimmende Bahnpolizeireglements und Betriebsreglements einzuführen.

Auf dieser gesetzlichen Grundlage hat der Bundesrat im Verordnungswege in mehreren Erlassen („Betriebsreglement“, „Signalordnung“, „Technische Einheit“, „Befähigung der Betriebsbeamten“, „Verkehrsordnung“) gleichmäßige Anordnungen für die Eisenbahnen aller Bundesstaaten (mit Ausnahme Bayerns gemäß Art. 46 Abs. 2 der Reichsverfassung) getroffen, die von allen Bundesstaaten angenommen und durchgeführt wurden, auch von Bayern, welches seinerseits gleichlautende Verordnungen verkündigt hat.

Der rechtliche Bestand dieses so geschaffenen Verhältnisses ist jedoch ein sehr unsicherer. Aus dem Wortlaute der in Frage stehenden Artikel der Reichsverfassung ergibt sich, daß die Bundesregierungen, mit Ausnahme von Bayern, verpflichtet waren, derartige vom Bundesrate ergangenen Erlasse ihrerseits durch Verkündigung zur Geltung zu bringen und sie auf diesem Wege den konzessionierten Privatunternehmen aufzuerlegen. Aber der formelle Erlaß durch den Bundesrat ist unzweifelhaft nach dem Wortlaute der Reichsverfassung rechtlich unzulässig gewesen.

[1]) Laband 3 S. 106.

§ 3. Die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession.

Wenn der Staat Eisenbahnen baut, so baut er sie innerhalb seines Hoheitsgebietes kraft seines Hoheitsrechtes.

Privatunternehmer einer Eisenbahn ist daher jeder, der eine Eisenbahn nicht kraft eigenen Hoheitsrechtes, wohl aber in eigenem Namen und für eigene Rechnung baut und betreibt. Privatunternehmer in diesem Sinne kann auch ein Staat selbst sein, sofern er nämlich auf dem Hoheitsgebiete eines anderen Staates mit mit dessen Genehmigung Eisenbahnen errichtet. Häufig ist dies der Fall bei Grenzlinien, wo im Interesse des durchgehenden Verkehrs Bahnlinien eines Staates über die Grenze bis zur nächsten größeren Station des Nachbarstaates durchgeführt zu werden pflegen. Über diese Art von Privatunternehmern wird unten eigens zu reden sein. Auch öffentlich-rechtliche Korporationen innerhalb eines Staates können Privatunternehmer sein; sie fallen jedoch rechtlich mit den Privatunternehmern im eigentlichen Sinne des Wortes zusammen.

Kraft seines Eisenbahnhoheitsrechtes macht nun der Staat die Errichtung einer Eisenbahn durch Privatunternehmer wie auch den Betrieb durch solche abhängig von einem staatlichen Genehmigungsakt, der „Eisenbahnkonzession" (§ 5 des preußischen Eisenbahngesetzes, Art. 8 des bayerischen Gewerbegesetzes, Art. 6 des württembergischen Eisenbahngesetzes, § 1 des badischen Genehmigungsgesetzes).

Zur Klarstellung der rechtlichen Natur dieser Eisenbahnkonzession ist auszugehen von der Natur des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechtes. Wenn es auch richtig ist, daß man zur Zeit des Aufkommens der Eisenbahnen diese rechtlich als öffentliche Wege behandelte und daher das Eisenbahnhoheitsrecht des Staates vielfach an das alte Wegeregal anknüpft,[1]) so kann man heute von einem Eisenbahnhoheitsrecht in diesem Sinne nicht mehr sprechen. Ebenso wenig ist dieses Hoheitsrecht ein dem Staate vorbehaltenes Nutzungsrecht im Sinne eines Monopols.

---

[1]) Förstemann S. 1.

Wir können heute vielmehr im Eisenbahnhoheitsrecht des Staates nur ein Recht sehen, das der Staat aus Gründen der öffentlichen Ordnung und des gemeinen Wohles sich beilegt, also lediglich eine aus dem allgemeinen Rechte des Staates zur Verwaltung einerseits und und aus der besonderen wirtschaftlichen Natur der Eisenbahnen andererseits entspringende gewerbepolizeiliche Befugnis. Eine Eisenbahnunternehmung ist damit ein Unternehmen, das gemäß der gewerbepolizeilichen Beschränkung des Staates nicht Jedermann freisteht.

Konzessionen bedeutet dann aber nichts anderes, als die Vornahme einer Reihe von Handlungen gestatten, die der Staat kraft seiner Gewerbehoheit der freien Betätigung entzogen hat, d. h. verbieten kann. Eine Eisenbahnkonzession ist also eine einfache Gewerbekonzession, ein Akt der staatlichen Verwaltungstätigkeit, der durch die dazu berufene Stelle der Staatsverwaltung vorzunehmen ist.

Es ist damit zunächst die Unrichtigkeit der Auffassung dargetan, die die Eisenbahnkonzession zwar als einseitigen, staatshoheitlichen Akt betrachtet, diesem Akt jedoch spezialgesetzlichen Charakter zuschreibt, eine Ansicht, die vor allem von Gleim vertreten wird. Gleim kommt zu diesem Ergebnis aus verschiedenen Gründen. Er nimmt an, der Privatunternehmer einer Eisenbahn baue und betreibe die Bahn in Ausübung eines ihm übertragenen staatlichen Hoheitsrechtes.[1]) Eine Übertragung eines derartigen staatlichen Hoheitsrechtes ist jedoch für die moderne Auffassung von „Staatshoheit“ nicht denkbar. Übertragbar wäre höchstens ein Eisenbahnhoheitsrecht im Sinne eines Monopols, wobei also dann durch die sogenannte Konzession ein Recht zur Ausbeutung des Monopols verliehen würde. Von dieser falschen Voraussetzung ausgehend, gelangt dann Gleim zu dem Schlusse, daß das so verliehene Recht des Unternehmers ein Privilegium im eigentlichen Sinne[2]) darstellt, d. h. ein von der allgemeinen Rechtsordnung abweichendes Sonderrecht.

---

[1]) Gleim S. 75.

[2]) Stengel Art. Privilegium.

Für die rechtliche Entstehung eines solchen Ausnahmerechtes ergibt sich, daß es nur durch einen Akt der Spezialgesetzgebung entstehen kann. Der Ausdruck „Konzession“ wäre dann ebenso wie der deutsche Ausdruck „Genehmigung“ unzutreffend. Man könnte nur von „Erteilung eines Eisenbahnprivilegiums“ reden.

Diese Auffassung von der Natur der Eisenbahnkonzession ist in ihrer Voraussetzung unrichtig: die Beurteilung der Rechtsverhältnisse eines Privateisenbahnunternehmers geschieht nicht nach einer „besonderen“ Rechtsnorm. Die für ihn maßgebende Rechtsnorm liegt schon in dem allgemeinen Gesetze, das die Unternehmertätigkeit allgemein verbietet und nur auf Grund einer „Genehmigung“ erlaubt.

Eine Bestätigung seiner Ansicht sieht Gleim zunächst darin, daß die Eisenbahnkonzessionen in den für Veröffentlichung der Gesetze bestimmten Blättern publiziert werden. Die Vorschrift einer solchen Publikation hat jedoch lediglich den Zweck, der Allgemeinheit von einem Verwaltungsakte Kenntnis zu geben, der das Interesse weitester Kreise beansprucht und der vielfach von Folgen für das wirtschaftliche und auch das rechtliche Leben (Expropriation!) eines größeren Teiles der Staatsangehörigen ist. Jedenfalls ist diese Art der Bekanntgabe kein Beweis für den gesetzlichen Charakter des veröffentlichen Aktes.

Vor allem aber weist Gleim[1]) auf die Vorschrift des Art. 41 der Reichsverfassung hin, wonach Eisenbahnen kraft eines Reichsgesetzes für die Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert werden können, eine Bestimmung, die den gesetzlichen Charakter des Erteilungsaktes bei Eisenbahnkonzessionen direkt ausspreche.

Dies wäre zutreffend, wenn es hieße „durch“ ein Reichsgesetz konzessionieren. Allein das hätte so wenig Sinn, als wenn man sagen wollte „durch“ ein Gesetz eine Eisenbahn anlegen. Eisenbahnen können vielmehr „auf Grund“ eines Reichsgesetzes angelegt oder konzessioniert werden. Wie die

[1]) Gleim S. 78.

Anlage selbst durch das Reich als gewerblichen Unternehmer, so geschieht die Konzessionierung durch das Reich als Inhaber der Gewerbehoheit. Das Gesetz bildet also nur die Grundlage, die es dem Reiche erlaubt, durch einen Verwaltungsakt zu konzessionieren, wie es auch eine solche Voraussetzung braucht zum selbständigen Bau einer Bahn. Das Gesetz soll nur ein Mittel sein, um den eventuellen Widerstand eines Bundesgliedes zu brechen, dessen Gebiet von der ihm nicht genehmen Bahn durchschnitten wird.

Für die spezialgesetzliche Natur des Erteilungsaktes einer Eisenbahnkonzession ist also Art. 41 der Reichsverfassung kein Beweis. Es bräuchte dementsprechend bei einer Konzessionierung durch das Reich der Name des zu konzessionierenden Unternehmers in dem grundlegenden Gesetze nicht ausgesprochen zu sein; selbst wo dies der Fall wäre, wäre damit nicht gesagt, daß dann die Konzession mit der Gültigkeit des betreffenden Gesetzes als vollzogen zu betrachten ist. Es wird die Konzession vielmehr auch hier ein gesonderter Akt sein, der mit dem Gesetze weiter nichts zu tun hat, als daß dieses seine rechtliche Voraussetzung ist.

Als völlig unzutreffend ist die Auffassung abzuweisen, die in der Eisenbahnkonzession einen nach den Grundsätzen des Privatrechtes zu beurteilenden Vertrag sieht, der durch Willenseinigung zwischen dem Erteiler der Konzession und dem Erteiler der Konzession und dem Unternehmer zu stande komme, nämlich durch Verleihung seitens des Erteilers und Annahme seitens des Konzessionars. Der Staat gibt aber heute keine Hoheitsrechte mehr im Wege des privatrechtlichen Vertrages an Untertanen ab. Die Ansicht hat in der deutschen Eisenbahnrechtlichen Literatur keinen Vertreter gefunden. Nur für das Gebiet des österreichischen und schweizer Rechtes wurde dieselbe vertreten.[1])

Für die obige Auffassung von der Eisenbahnkonzession spricht auch der Wortlaut und die Art der Fassung aller auf

[1]) Vergl. Rüttimann, Rechtsgutachten über die Natur der Eisenbahnkonzessionen; ferner ders. in Goldschmidt's Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 19. 330.

das Eisenbahn-Konzessionswesen bezüglichen Vorschriften. Besonders deutlich ist dies aus dem bayerischen Gewerbegesetze ersichtlich, wo die Eisenbahnkonzession in einem Artikel und in einer fortlaufenden Aufzählung zusammen mit der Konzessionspflicht des Apothekergewerbes, der Gast- und Schankwirtschaften und des Trödlergewerbes genannt wird.[1])

§ 4. Die rechtliche Natur des Eisenbahnunternehmungsrechtes.

Das durch die Konzession begründete Recht des Unternehmers kann man „Eisenbahnunternehmungsrecht" nennen. Die Natur dieses Rechtes ergibt sich aus der im vorigen § gewonnenen Rechtsnatur des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechtes und dem administrativen Charakter des Erteilungsaktes der Eisenbahnkonzession.

Gewerbekonzessionen begründen eine öffentlich rechtliche Befugnis zur Vornahme der nur beschränkt erlaubten Handlung.[2]) Das Eisenbahnunternehmungsrecht stellt sich demnach dar als ein subjektives öffentliches Recht des Konzessionars, die genehmigte Bahn bauen und betreiben zu dürfen.

Ein privates Recht, oder doch ein nach Art der Privatrechte zu behandelndes Recht entsteht nicht. Es erwachsen daher aus dem Unternehmungsrecht als solchem dem Unternehmer keinerlei privatrechtliche Ansprüche an den Staat, der die Konzession erteilt hat.

Dementsprechend haben wir auch den Schutz des Unternehmungsrechtes gegenüber dem Staate gegen Entziehung oder Beeinträchtigung zu fassen. Ein streitiges Rechtsverhältnis, das sich aus der Konzession ergibt, ist nicht Gegenstand der bürgerlichen, sondern der Verwaltungsrechtspflege. Ein Schutz gegen Entziehung durch den Staat läßt sich nur so formulieren, daß der Staat einmal erteilte Konzessionen nur wieder entziehen soll, wenn die bedingenden Grundlagen, auf Grund deren er die Konzession erteilt hat, sich wesentlich ändern, insbesondere

[1]) Vergl. auch bayerischer VGH 19. 5.

[2]) Stengel Art. „Konzession."

wenn der Staat die Entziehung sich für bestimmte Fälle solcher Änderungen vorbehalten hat. Die Beurteilung dieser Änderungen ist jedoch wiederum Ermessenssache der zuständigen Verwaltungsbehörden. Der Staat kann also das Unternehmungsrecht einseitig wieder entziehen, ohne daß dem Unternehmer ein privatrechtlich durchsetzbarer Anspruch auf Unterlassung der Entziehung oder Wiederverleihung der entzogenen Konzession, oder endlich ein aus dem Unternehmungsrechte entspringender Schadensersatzanspruch zusteht.

Einen Schutz gegen Willkür im Interesse der Verwaltung gewährt einmal die Verfolgung des Unternehmungsrechtes als subjektives öffentliches Recht im Verwaltungsrechtswege, und dann die Tatsache, daß das Ermessen der Verwaltung teilweise durch Verwaltungsgesetze gebunden ist. Wo ein solches Gesetz für bestimmte Fälle der Entziehung oder Beeinträchtigung des Unternehmungsrechtes einen Anspruch des Konzessionars normiert, ist der Anspruch berechtigt. Hier ist dann auch die Möglichkeit gegeben, daß privatrechtliche Ansprüche des Eisenbahnunternehmers gegen den Staat entstehen und privatrechtlich durchgesetzt werden können. Solche Ansprüche entstehen dann aber nicht, wie schon hervorgehoben, aus dem Unternehmungsrecht als solchem, sind also nicht schon als rechtliche Folge einer Konzessionserteilung im Unternehmungsrechte enthalten, sondern sie gründen sich immer auf eine besondere gesetzliche Bestimmung.

Man vergleiche hierzu § 49 des preußischen Eisenbahngesetzes. Dieser gewährt dem Eisenbahnunternehmer einen im Rechtswege verfolgbaren Entschädigungsanspruch, wenn ihm aus späteren Ergänzungen und Abänderungen der ihm auf Grund des Eisenbahngesetzes erteilten Konzession durch neue Verordnungen oder durch neue Konzessionen eine Schmälerung seiner Einnahmen oder eine Vermehrung seiner Ausgaben erwachsen solle. Mit Recht ist in Übereinstimmung mit einer Entscheidung des preußischen Ober-Tribunals vom 27./1.60.[1]) darauf hingewiesen worden, daß dieser Entschädigungsanspruch nur bezüglich der durch den preußischen Gesetzgeber im Rahmen

[1]) Fritsch S. 43. Gleim S. 79.

des Eisenbahngesetzes neu zu erlassenden eisenbahnrechtlichen Bestimmungen gilt. § 49 a. a. O. ist daher bedeutungslos gegenüber allen das Eisenbahnunternehmungsrecht schmälernden oder belastenden reichsrechtlichen Normen, sowie gegenüber solchen Vorschriften des preußischen Gesetzgebers, welche sich nicht auf die im Eisenbahngesetz geordneten Verhältnisse beziehen.

Dies ist eine Bestätigung der Auffassung, daß der Entschädigungsanspruch niemals basiert auf einem vertragsmäßigen oder vertragsähnlichen Konzessionsverhältnisse, sondern Folge einer besonderen gesetzlichen Bestimmung ist. Die Verpflichtung des Staates geht daher immer nur soweit, als sich dies aus der betreffenden Bestimmung ergibt.

Das Eisenbahnunternehmungsrecht ist ein höchstpersönliches Recht, da es nur an bestimmte Unternehmer verliehen wird, und gerade hier die Qualifikation des Unternehmers zu dem fraglichen Unternehmen eine besondere Rolle spielt. Es kann daher an andere nicht im Wege irgend einer privatrechtlichen Rechtsnachfolge übergehen. Der an Stelle des ursprünglich konzessionierten in das Konzessionsverhältnis neu eintretende Unternehmer bedarf wiederum einer Konzession. Bei Verleihung des Eisenbahnunternehmungsrechtes an eine physische Person ist demnach die Frage der Vererblichkeit dieses Rechtes zu verneinen.[1]) (Vgl. jedoch Art. 11 und Art. 12 Abs. 2 des bayerischen Gewerbegesetzes). Diese Frage ist übrigens nie praktisch geworden und wird es bei der modernen Organisation des Eisenbahnwesens auch nie werden.

In der deutschen eisenbahnrechtlichen Literatur wird im Gegensatz zu der hier vertretenen Auffassung das Eisenbahnunternehmungsrecht in der Regel als eine Gerechtsame, ein Privilegium bezeichnet, das zwar nicht vertragsmäßig, sondern durch einseitigen staatshoheitlichen Akt entstehe und daher dem öffentlichen Rechte angehöre, doch auch privatrechtliche Wirkungen aus sich selbst heraus äußern könne und dem Konzessionar privatrechtliche Rechtsmittel, insbesondere Klagen, gewähre.[2])

[1]) A. M. Gleim S. 83.

[2]) Gleim S. 78.

„Es entsteht aus der Konzessionserteilung ein zweiseitiges rechtliches Verhältnis zwischen Verleiher und Erwerber, das als vertragsmäßiges zu bezeichnen ist, und aus dem privatrechtliche Ansprüche entspringen können.“ [1]) Eine Abgrenzung, wann solche Ansprüche aus dem Unternehmungsrechte vorhanden sind, wird hierdurch jedoch nicht gegeben; ebensowenig wird die Frage, ob aus dem Unternehmungsrechte als solchem ein Anspruch auf Schadloshaltung gegenüber dem Staate privatrechtlich erhoben und durchgesetzt werden kann, scharf beantwortet. Gleim hält den Grundsatz des § 56 des Allgem. L. R. für anwendbar, wonach ein „Privilegium, obwohl kein Vertragsverhältnis, doch nach den Regeln eines Vertrages behandelt werden soll, wenn es durch einen lästigen Vertrag erworben worden ist“, desgleichen den § 70 a. a. O., der die Aufhebung von Privilegien nur aus Gründen des öffentlichen Wohles und gegen hinreichende Entschädigung für statthaft erklärt. Doch muß Gleim zugeben, daß ein solches durch Gesetz geschaffenes Unternehmungsrecht auch durch Gesetz wieder grundlos entzogen werden kann; es soll bei grundloser Entziehung eine Entschädigung des Berechtigten erfolgen; erfolgt sie nicht, so liegt eine Rechtsverletzung vor, gegen die es „bei der Suveränität des Gesetzes“ ein Rechtsmittel nicht gibt.

Diese etwas gesuchte Konstruktion führt also praktisch im wesentlichen auf das gleiche Ergebnis hinaus, wie es oben gewonnen wurde.

Das Eisenbahnunternehmungsrecht ist also ein höchstpersönliches öffentliches Recht, das im Verwaltungswege erteilt, und im Verwaltungswege nach Ermessen wieder entzogen wird, wobei privatrechtliche Ansprüche des Unternehmungsberechtigten gegen den Staat nur durchsetzbar sind, soweit besondere Gesetze dies aussprechen. Selbstverständlich ist, daß bei Entziehung des Eisenbahnunternehmungsrechtes die gesamten auf Grund der Konzession erworbenen Privatrechte z. B. das Eigentumsrecht an den zwangsenteigneten Grundstücken dem Unternehmer verbleiben, auch dann, wenn derartige Rechte gegenüber dem Staate bestehen.

[1]) Endemann S. 281.

§ 5. Inhalt und Umfang des Eisenbahnunternehmungsrechtes.

Inhalt des Eisenbahnunternehmungsrechtes ist das Recht auf die Vornahme derjenigen Handlungen, welche zur Erfüllung der einer bestimmten Eisenbahnunternehmung zugewiesenen wirtschaftlichen Aufgaben notwendig oder nützlich sind.

Es schöpft daher der Unternehmer aus dem verliehenen Unternehmungsrechte eine doppelte Berechtigung: einmal vor allem das Recht auf die Errichtung der Bahn d. h. der Herstellung der Bahnlinie und der zum Betriebe derselben notwendigen anderweitigen baulichen Anlagen.

Dieses Recht bezieht sich dem Charakter der Eisenbahnkonzession gemäß immer nur auf eine bestimmte Bahnlinie. Ein Unternehmungsrecht des Inhaltes, daß der Unternehmer nach eigenem Ermessen, eventuell nach Bedürfnis Bahnen bauen könnte, kann nicht erteilt werden. Die Errichtung hat also nach den genehmigten Plänen eines bestimmten Unternehmens zu geschehen, d. h. als Verbindungsbahn zweier bestimmter Endpunkte unter Berührung bestimmter Zwischenpunkte.

Dann enthält das Eisenbahnunternehmungsrecht zweitens auch das Recht, auf der erbauten Bahn Personen und Güter zu befördern. Dieses Recht ist kein unbeschränktes, da die Rechte der Post gewahrt bleiben müssen. Postzwangspflichtige Gegenstände im Sinne des § 1 des Gesetzes »über das Postwesen des deutschen Reiches« vom 28./10. 71. (RGBl. S. 347) und der Novelle zu diesem Gesetze vom 20./12. 99 (RGBl. S. 715) dürfen also Privateisenbahnunternehmer nicht auf eigene Rechnung zur Beförderung annehmen oder befördern

Man kann dieses »Betriebsrecht« noch weiter scheiden in ein Recht auf den eigentlichen Betrieb d. h. das Recht auf Bewegung von Zügen auf der erbauten Bahn als Fuhrgeschäft. sowie in das Recht der Beförderung von Personen und Sachen in diesen Zügen als Frachtgeschäft.[1])

Die Trennung der Berechtigung zum Bau einer Bahn und der zum Betriebe einer solchen ist von besonderer Bedeutung

[1]) Vergl. Gleim S. 63. Fritzsch S. 35.

für eine praktisch nie zur Anwendung gekommene, theoretisch aber noch zu Recht bestehende Eigentümlichkeit des preußischen Eisenbahnrechtes. Dieses ging bei der Regelung der Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen von dem alten Landstraßenverkehr aus. Die Landstreßen werden zwar durch einen Unternehmer gebaut und unterhalten, aber jeder Fuhrmann kann gegen Entrichtung einer Vergütung die geschaffene Verkehrsstraße zur selbständigen Beförderung benützen.

Diese Anschauung übertrug das preußische Eisenbahnrecht auch auf die »Eisenbahnstraßen«. Neben dem Hauptkonzessionar, dem die Errichtung der Bahn gestattet ist, können andere zum Fuhrgeschäft auf der Bahn zugelassen werden (§ 27 des preußischen Eisenbahngesetzes). Für die Benützung der Bahn zum Betriebe des Fuhrgeschäftes hat ein solcher „Mitkonzessinar" ein „Bahngeld" an den Hauptunternehmer zu entrichten (§ 29 a. a. O.), während er für die Vornahme des Frachtgeschäftes von den Interessenten einen »Fuhrlohn« erhebt (§ 32 a. a. O.).

Mit diesen Bestimmungen ist also die Möglichkeit offen gelassen, ein Konkurrenztransportunternehmen zu konzessionieren d. h. ein Unternehmen, das unter Benützung der baulichen Anlagen der bereits vorhandenen Bahn unabhängig von dem konzessionierten Bahnunternehmer mit eigenen Transportmitteln ein Transportgeschäft betreibt. Wie bereits erwähnt, ist dies eine Eigentümlichkeit des preußischen Eisenbahnrechtes und auch in Preußen ist eine derartige Mitbetriebskonzession niemals erteilt worden.

Für die Eisenbahnkonzession kommt daher tatsächlich nur der Gesamtbegriff des Eisenbahnunternehmungsrechtes in Betracht. Für die übrigen Gebiete des Eisenbahnrechtes können die einzelnen im Unternehmungsrechte enthaltenen Funktionen, soweit sie in der modernen Organisation des Eisenbahnwesens überhaupt noch getrennt vorkommen, selbständige Bedeutung gewinnen, indem die einzelnen Rechtsnormen des Eisenbahnrechtes in der Regel sich auf einzelne dieser Funktionen beziehen. Bei der Anwendung solcher Vorschriften auf einzelne Unternehmungen, ist daher immer zu untersuchen, ob und inwieweit eine solche Trennung der Funktionen vorhanden ist.

Der rechtliche Umfang dieses Eisenbahnunternehmungsrechtes läßt sich kurz dahin beschreiben, daß ein öffentlichrechtliches Verhältnis nur zwischen dem Staate als Konzessionserteiler und dem Konzessionar, nicht aber zwischen dem letzteren und Dritten besteht.[1]) Es folgt hieraus ohne weiteres, daß das Unternehmungsrecht dem Unternehmer keine Berechtigung gibt zu irgend welchen Eingriffen in Rechte Dritter, gleichgültig ob diese Rechte privater oder öffentlichrechtlicher Natur sind. So gibt das Unternehmungsrecht auch nicht die Berechtigung, die Bahn unter Mißachtung solcher Rechte zu bauen, selbst wenn die genehmigten Pläne die Linienführung in allen Details genau enthalten. Wegen der eventuell nötig werdenden Beseitigung von Privateigentum oder von Eigentum öffentlicher Korporationen muß der Unternehmer entweder auf dem Wege der Privatvereinbarung eine Verständigung suchen, oder er muß von seinem Rechte, die Zwangsabtretung zu verlangen, Gebrauch machen.

In der Tatsache, daß dieses letztere Recht den Unternehmern von Privateisenbahnen zusteht, unterscheidet sich das Eisenbahnunternehmungsrecht, gemäß seiner wirtschaftlichen Bedeutung für die Allgemeinheit von anderen durch Konzession erworbenen Rechten, die sich nur als Erwerbsrechte darstellen.

Nach § 8 des preußischen Eisenbahngesetzes war das „Enteignungsrecht“ mit dem Unternehmungsrechte verbunden (. . . „der Gesellschaft wird das Recht der Expropriation verliehen“). Eine besondere Bewilligung des Enteignungsrechtes durch den König[2]) oder gar eine Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren zu einer solchen Bewilligung war nicht nötig. Der Unternehmer ist „Abtretungsberechtigter“ d. h. er hat kraft des verliehenen Unternehmungsrechtes als einen Bestandteil desselben einen Anspruch auf Abtretung des zur Durchführung seines Unternehmens nötigen Grundeigentums.

Damit ist aber nicht gesagt, daß auch der Unternehmer selbst „enteignet“. Denn indem nach § 8 Abs. 3 a. a. O. die Entscheidung darüber, welche einzelnen Grundstücke für die

[1]) Vergl. bayerischer VGH. 19. 4.

[2]) Wie Beschorner S. 95 meint.

Zwecke des Bahnbaues in Anspruch zu nehmen sind, in jedem einzelnen Falle der zwangsweisen Abtretung durch die Regierung mit Vorbehalt des Rekurses an das Ministerium erfolgen muß, stellt sich der Staat als eigentlicher „Enteigner" dar, der den „Enteignungsanspruch", den er mit dem Unternehmungsrechte an einen Privatunternehmer verliehen hat, den Abtretungspflichtigen gegenüber durchsetzt.

Nach dem preußischen Gesetze „über die Enteignung von Grundeigentum" vom 11./6.74. (GS. S. 221) erfolgt jede Enteignung und dauernde Beschränkung von Grundeigentum nur auf Grund besonderer königlicher Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen, zu dem das Grundeigentum in Anspruch genommen wird, bezeichnet (§ 2 a. a. O.) damit ist die obige Bestimmung des § 8 sowie die nähere Ausführung derselben in § 9—13 des preußischen Eisenbahngesetzes außer Kraft getreten, und durch die angeführten Vorschriften des Enteignungsgesetzes ersetzt.

Der Eisenbahnunternehmer hat also nicht mehr mit vollzogener Konzession ipso jure den Enteignungsanspruch. Er hat nur einen öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Verleihung des Enteignungsrechtes durch einen besonderen Verwaltungsakt. Dieser Verwaltungsakt nun ist „Verordnung" im staatsrechtlichen Sinne nur dem Namen nach, während er der Sache nach „Verwaltungsverfügung" des Königs ist; denn durch solche „Verordnung" wird keine Regel geschaffen, sondern nur ein einmaliges Geschäft erledigt.

Der Umfang des Enteignungsanspruches des Privatunternehmers ist bestimmt durch § 23 des Enteignungsgesetzes. Auch hier wird selbstverständlich die Enteignung ausgesprochen durch den Staat, der Privatunternehmer ist auf Grund seines Enteignungsanspruchs berechtigt, einen Antrag auf Zwangsenteignung zu stellen (vergl. § 24 nnd § 32 a. a. O.)

Nach § 9 Ziff. 2 der bayrischen Eisenbahnverordnung erlangt der konzessionierte Unternehmer das „Recht der Expropriation" nach Maßgabe des Gesetzes vom 17./11.37 (GBl. S. 109) „die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betreffend." Nach Art. IV dieses Gesetzes kann „die Ent-

wehrung zur Errichtung von Eisenbahnen zur Beförderung des innern oder äußern Verkehrs von denjenigen Gesellschaften und Privaten in Anspruch genommen werden, denen von der Regierung die Ausführung einer solchen Unternehmung eingeräumt wird." Also auch hier hat der Unternehmer einen Enteignungsanspruch auf Vornahme der nötig werdenden Enteignung durch den Staat.

Für Württemberg vergleiche § 30 der württembergischen Verfassungsurkunde, für Sachsen das Gesetz vom 21./7.55 (GVBl. S. 120), für Baden § 10 des Genehmigungsgesetzes.

Es ergibt sich, daß es eigentlich unzulässig ist, von einem „Enteignungsrecht" d. h. von einem Rechte „zu enteignen" des Privatunternehmers zu reden. Dieser hat vielmehr in jedem Falle bloß das Recht, mittels des staatlichen Enteignungsverfahrens Grundeigentum zu erwerben, er hat also ein Recht „auf Enteignung", während das Recht „zu enteignen" dem Staate verbleibt, indem die „wirkliche" Einleitung des Expropriationsverfahrens immer Sache der staatlichen Organe ist. Daher führt auch eine Entscheidung des bayerischen VGH (11. 303.) folgendes aus über die Verpflichtung des Konzessionars, diese „wirkliche Einleitung" des Verfahrens durch den Staat zu verlangen:

„wenn man annimmt, daß eine spezielle Ermächtigung zur Vornahme der eigentlichen Zwangsenteignung nicht mehr notwendig erscheine, da dieselbe durch die im Verordnungswege erteilte allgemeine Ermächtigung zur Erwerbung des zum Baue der Bahn nötigen Areals, welches sich im Privateigentum dritter befindet, ersetzt sei, so vermag dieser Anschauung eine Begründung nicht zugestanden werden. Wie die Fassung der Eisenbahnverordnung von 1855 als auch der innere Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des Enteignungsgesetzes zur Genüge ersehen lassen, will das Gesetz wie auch die spezielle Verordnung damit nur einen Enteignungsanspruch „in abstracto" für die dort vorgesehenen Fälle gewähren. Dagegen gehört zur Verwirklichung des Enteignungsanspruches notwendig, daß derselbe „in concreto" durch die zuständigen Organe der Staatsregierung anerkannt

wird. Der einmal erteilten Konzession kann daher die Bedeutung einer Ermächtigung zur wirklichen Einleitung des Enteignungsverfahrens nach dem System des Gesetzes vom 17./11.37. auf keinen Fall eingeräumt werden." —

Eigentlich ergibt sich dies schon mit der Begrenzung des Eisenbahnunternehmungsrechtes auf ein rechtliches Verhältnis zwischen Staat und Konzessionar und mit der Ablehnung jedes Verhältnisses zwischen Konzessionar und Dritten.

Wo das Reich einen zur Ausführung einer Eisenbahn konzessionierten Unternehmer gemäß Art. 41 der Reichsverfassung „mit dem Expropriationsrechte ausstatten" würde, wäre dieses Enteignungsrecht analog zu verstehen. Die Durchsetzung des Enteignungsanspruches wäre hier auf zwei Wegen denkbar: entweder das Reich stellte selbst die Normen auf, nach denen bei einem solchen Enteignungsverfahren vorzugehen wäre, wozu es gemäß seines Eisenbahnhoheitsrechtes aus Art. 41 der Reichsverfassung unzweifelhaft als zuständig anzusehen ist;[1]) oder das Reich müßte die Durchführung der Zwangsenteignung den Gesetzen des jeweils betroffenen Bundesstaates entsprechend durchführen eventuell auch durch die Behörden dieses Bundesstaates durchführen lassen. —

Für die zeitliche Begrenzung des Eisenbahnunternehmungsrechtes sind zwei Systeme in Gebrauch. Einmal: die Konzession wird auf bestimmte Zeit erteilt. Dies gilt namentlich für Bayern. Art. 11 des Gewerbegesetzes bestimmt, daß die Konzessionsverleihung an „Gesellschaften" nur auf bestimmte Zeit stattfinden soll. In Art. 30 dieses Gesetzes hat jedenfalls auch § 7 der bayrischen Eisenbahnverordnung genügende rechtliche Grundlage, der vielfach als durch das Gewerbegesetz aufgehoben angesehen wird, da er dem Art. 11 des letzteren Gesetzes widerspricht.[2]) Nach diesem § kann die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer zur öffentlichen Benützung bestimmten Eisenbahn immer nur auf bestimmte Zeit und zwar höchstens auf die Dauer von 99 Jahren erteilt werden, gleichgültig ob an eine Gesellschaft oder an einen Einzelunternehmer

[1]) Vergl. Seydel, Kommentar, S. 269, ferner Laband 3 S. 108.
[2]) Seydel, b. Staatsrecht 3 S. 328.

konzessioniert wird. (Vergl. z. B. die Konzessionsurkunde für die Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahn vom 12./4.56. RBl. S. 313.) Auch das badische Genehmigungsgesetz schreibt in § 7 vor, daß eine Eisenbahnkonzession nur auf bestimmte Zeit erteilt werden darf.

Das andere System, welches das preußische Eisenbahngesetz anwendet, erteilt das Unternehmungsrecht ohne zeitliche Begrenzung, behält aber dem Staate ein Übernahmerecht nach Kündigung vor, wobei diese Kündigung selbst erst nach Ablauf einer gewissen Zeit nach Betriebseröffnung zulässig ist, um dem Unternehmer wenigstens eine zeitlang den ungestörten Besitz des Unternehmungsrechtes zu gewährleisten. (§ 42 des preußischen Eisenbahngesetzes).

Eine frühere Übernahme der Eisenbahnunternehmung durch den Staat auf Grund eines freien Übereinkommens zwischen Unternehmer und Staat vor Ablauf der bestimmten Zeit bezw. vor Zulässigkeit der Kündigung ist in beiden Fällen natürlich ebensowenig ausgeschlossen wie eine zwangsweise Entziehung des Unternehmungsrechtes im administrativen Wege. —

Ursprünglich stellte sich endlich das Unternehmungsrecht vielfach als ein ausschließliches dar. § 44 des preußischen Eisenbahngesetzes bestimmt, daß die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer in der gleichen Richtung und unter Berührung der gleichen Hauptpunkte binnen 30 Jahren nach Eröffnung des Betriebes nicht zugelassen werden soll. Nach § 9 Ziff. 11 der bayerischen Eisenbahnverordnung erlangt der Unternehmer durch die Konzession ein „ausschließliches" Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbau. Es darf während der Konzessionsdauer keine Eisenbahn für den öffentlichen Gebrauch gebaut werden, die dieselben Endpunkte hat, ohne neue, strategisch, politisch oder kommerziell wichtige Zwischenpunkte hereinzubeziehen. Der Staat hatte also sein Ermessen für die Konzessionierung von Konkurrenzbahnen in weitem Maße beschränkt. Doch sind diese Beschränkungen durch Art. 41 Abs. 3 der Reichsverfassung außer Kraft getreten:

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisen-

bahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, sind für das ganze Reichsgebiet aufgehoben, jedoch unbeschadet bereits erworbener Rechte. Bei neuen Eisenbahnkonzessionen dürfen derartige Widerspruchsrechte überhaupt nicht mehr verliehen werden.

Die Klausel „unbeschadet erworbener Rechte“ hat damit für das Geltungsgebiet des preußischen Eisenbahnrechtes keine Bedeutung mehr, da ein derartiges Widerspruchsrecht in Preußen nur für die ersten 30 Jahre nach Betriebseröffnung zugestanden ist, so daß dort heute auf derartige erworbene Rechte keine Rücksicht mehr zu nehmen ist. —

In einzelnen Gesetzen finden sich noch besondere Bestimmungen, durch welche der Staat eventuelle Ansprüche des Unternehmers aus dem Unternehmungsrechte ausdrücklich ablehnt, Ansprüche nämlich in solchen Fällen, in denen der Staat selbst mittelbar oder unmittelbar Ursache einer Schädigung des Unternehmers ist, ohne daß den Unternehmer in irgend einer Weise ein Verschulden trifft. So lehnen § 43 des preußischen Eisenbahngesetzes und § 9 Abs. 3 der bayerischen Eisenbahnverordnung jeden Entschädigungsanspruch des Unternehmers für Kriegsbeschädigungen ab, die durch den Feind verursacht oder im Interesse der Landesverteidigung durch den Staat selbst veranlaßt sind. Die bayerische Verordnung nimmt sogar die vorsichtige Bemerkung auf, daß der Staat durch die Konzession an und für sich in keiner Weise auch für den Erfolg des Unternehmens garantiert (§ 9 Ziff. a. a. O.).

§ 6. Der Erteiler der Konzession.

Gewerbekonzessionen werden von einer durch Gesetz oder Verordnung dazu berufenen Stelle der Staatsverwaltung erteilt. Bei der regelmäßig über die Grenzen eines einzelnen Bezirkes hinausreichenden wirtschaftlichen Bedeutung einer Eisenbahnanlage ist die Erteilung der Eisenbahnkonzession gewöhnlich einer der höchsten Stellen der Staatsverwaltung beigelegt.

Nach § 5 des preußischen Eisenbahngesetzes ist die Anlage von Eisenbahnen der landesherrlichen Genehmigung vorbehalten.

Diese Bestimmung gilt nur für die eigentlichen Eisenbahnen, d. h. für die Haupt- und Nebenbahnen (nicht aber für die Kleinbahnen im Sinne des § 1 des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28./7.92. GS. S. 225, desgleichen nicht für die Privatanschlußbahnen nach § 43 dieses Gesetzes).

§ 1 der bayerischen Eisenbahnverordnung verlangt die besondere Bewilligung der Staatsregierung, und zwar wird insbesondere die eigentliche Eisenbahnkonzession (im Gegensatz zur Projektierungskonzession) von dem Könige selbst erteilt. (Dagegen ist nach § 15 a. a. O. zur Anlage einer Eisenbahn, die lediglich zum Privatgebrauche des Unternehmers dient, nur die baupolizeiliche Genehmigung der einschlägigen Regierung, Kammer des Innern, erforderlich, während Eisenbahnen ohne Lokomotiv- und Pferdebetrieb einer Bewilligung nur dann bedürfen, wenn sie öffentliche Wege berühren).

Auch Sachsen verlangt landesherrliche Bewilligung zu Privateisenbahnunternehmungen (vergl. die Fassung der Konzessionsurkunden z. B. GVBl. 1872 S. 461). Nach Art. 6 des württembergischen Eisenbahngesetzes ist die „Konzession der Regierung“ nötig, nach § 4 des badischen Genehmigungsgesetzes ist bei Haupt- und Nebenbahnen das Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit Ermächtigung des Staatsministeriums zur Erteilung von Eisenbahnkonzessionen zuständig, (während für Kleinbahnen, je nach ihrer weiteren oder geringeren Bedeutung eine Erleichterung des Genehmigungsverfahrens vorgesehen ist).

Nach Art. 41 Abs. 1 der Reichsverfassung ist auch die Erteilung einer Eisenbahnkonzession durch das Reich in den Kreis dieser Betrachtung zu ziehen. Es ist jetzt in jedem Bundesstaat eine zweifache Gewalt zur Erteilung von Eisenbahnkonzessionen berufen: die Reichsregierung und die Regierung des betreffenden Bundesstaates. Falsch wäre es jedoch hier eine Teilung des Eisenbahnhoheitsrechtes in dem Sinne anzunehmen, dass, wo das Reich zuständig ist, seine Zuständigkeit eine ausschließliche sei, und umgekehrt. Eine derartige „Teilung“ ist nach der Natur des in Betracht kommenden Rechtes ausgeschlossen.

Die Bestimmung des Art. 41 der Reichsverfassung läßt sich dann nur so formulieren, daß die Bundesstaaten durch die Aufnahme dieser Bestimmung in die Verfassung sich in der Ausübung ihres Eisenbahnhoheitsrechtes zu Gunsten des Reiches soweit beschränkt haben, daß das Reich in gewissem Umfange ermächtigt wird, selbst die Errichtung von Eisenbahnen durch Anlagen oder durch Konzessionserteilung in die Hand zu nehmen. Der Umfang, in welchem das Reich zu dieser Tätigkeit zuständig ist, ist begrenzt durch das Interesse der Landesverteidigung und des gemeinsamen Verkehrs. Wesentlich ist dabei, daß die Erteilung einer Konzession durch das Reich, wie bereits oben ausgeführt, ein Reichsgesetz als Grundlage voraussetzt.

Der Ausdruck „unbeschadet der Landeshoheit" will nichts anderes besagen, als daß das Gebiet, auf welchem eine solche Reichsbahnlinie läuft, der Landeshoheit des betreffenden Bundesstaates unterstellt bleibt[1]) d. h. nicht etwa „Reichsland" wird

Die beiden zur Erteilung von Konzessionen berufenen Stellen, Reich und Bundesstaat, laufen gleichberechtigt nebeneinander her. Die Konzessionierung von Eisenbahnen ist daher nicht etwa primär Funktion des Reiches oder solche der Bundesstaaten; beide sind gleich berufen,[2]) nur daß sie bei Errichtung von Eisenbahnen an die Verfassung gebunden sind, so daß insbesondere das Reich nur bauen darf innerhalb der Schranken des Art. 41 der Reichsverfassung. Reich und Bundesstaaten bauen beide kraft eigenen Hoheitsrechtes.

Eine Konzessionierung durch das Reich ist bis jetzt nicht erfolgt. Die Konzession müßte in einem solchen Falle durch eine Verordnung des Bundesrates erteilt werden, dem gemäß Art. 7 der Reichsverfassung die Erlassung der zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen Verwaltungsvorschriften zugewiesen ist.

---

[1]) Verschiedener Ansicht sind hier Gleim S. 57 und Laband 3. S. 108

[2]) A. M. Gleim S. 56.

§ 7. Der Unternehmer.

Eine Eisenbahnkonzession kann an jeden erteilt werden, der den Voraussetzungen entspricht, die an die Person eines solchen Unternehmers gestellt werden müssen. Es ist dem Ermessen der jeweils berufenen Behörde vorbehalten, im einzelnen Falle den in Aussicht genommenen Unternehmer in dieser Hinsicht zu prüfen und die Konzession an den geeignetsten zu erteilen. Das deutsche Eisenbahnrecht verlangt nirgends eine besondere Unternehmungsform. Privatunternehmer einer Eisenbahn kann daher ebensogut ein einzelnes Individuum als eine Vereinigung von Personen oder eine öffentlich rechtliche Korporation sein.

Indes werden an den Eisenbahnunternehmer vom wirtschaftlichen Standpunkte aus so zahlreiche besonders weit gehende Anforderungen zu stellen sein, so daß sich als Folge die Notwendigkeit einer besonderen Unternehmungsform ergibt. Das Eisenbahnunternehmen ist vor allem auf Dauer berechnet, es muß daher möglichst unabhängig vom Tode des Unternehmers sein. Ferner sind die zur Eisenbahnerrichtung notwendigen Kapitalien sehr bedeutende, die Leitung des Unternehmens eine schwierige und vielseitige.

So ergibt sich, daß bei Eisenbahnunternehmungen die Form der Einzelunternehmung eine selten praktische, die Form der Aktiengesellschaft dagegen die regelmäßige ist. Rechtlich ist also der Einzelunternehmer als Eisenbahnunternehmer denkbar, tatsächlich kommen in fast nur Aktiengesellschaften in Betracht.

Es erklärt sich damit zugleich die Eigentümlichkeit in der Fassung des preußischen Eisenbahngesetzes, welches vom Eisenbahnunternehmer immer nur als von der „Gesellschaft" spricht, ohne jedoch auszusprechen, daß nur Aktiengesellschaften, nicht auch andere Unternehmungsformen zulässig seien. Eine Konzession an einen Einzelunternehmer ist am 17./9.69 (preußische GS. 1870 S. 73) erteilt worden, ohne daß die Bahn zur Ausführung gekommen wäre.[1])

---

[1]) Gleim S. 83.

§ 3 der bayerischen Verordnung erklärt ausdrücklich, daß Konzessionen an „einzelne Personen, bestehende Korporationen oder noch zu genehmigende Vereine“ erteilt werden können.

Wie bereits gesagt, ist das preußische Eisenbahngesetz auf Aktiengesellschaften als Unternehmer zugeschnitten. Dieses Gesetz enthält daher eine Reihe von Bestimmungen, welche sich nur mit der Regelung der Aktiengesellschaften als solcher befassen. So sind in § 2 a. a. Ordnung die leitenden Grundsätze hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner aufgestellt.[1]) § 3 bestimmt, daß, solange die erforderliche Bestätigung der Aktiengesellschaft als solcher nicht erfolgt ist, sich die Verhältnisse der Gesellschaft nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschaftsverträge bestimmen.

Diese Bestimmungen sind hinfällig geworden mit der reichsrechtlichen Regelung dieser Materie. So sind insbesondere die Bestimmungen des § 2 a. a. O. ersetzt durch die §§ 179—181, und 218—221 des Handelsgesetzbuches, die in § 2 ausgesprochene Stempelfreiheit der Aktien ist aufgehoben durch das Reichsstempelgesetz vom 14./6.00 (RGBl. S. 275).

Die Einleitung der Aktienzeichnung selbst war in Preußen bis zum Jahre 1844 ohne vorherige landesherrliche Genehmigung möglich und erlaubt (vergl. das bei Bessel abgedruckte Reskript der Minister des Innern usw. an den Oberpräsidenten von Schlesien vom 23./9.40), da das Gesetz vom 9./11.43[2]) die landesherrliche Genehmigung nur zur eigentlichen Errichtung der Aktiengesellschaft verlangte. Doch bestimmte das Gesetz vom 4./5.44,[2]) daß ohne ausdrückliche Genehmigung des Finanzministeriums Aktienzeichnungen für ein Eisenbahnunternehmen weder eröffnet noch Aktienanmeldungen dafür angenommen werden dürfen.

Wenn auch seit dem Bundesgesetze vom 11./6.70 (BGBl. S. 375) das Konzessionssystem für Aktiengesellschaften aufgegeben und damit eine staatliche Genehmigung weder zur

[1]) Vergl. darüber besonders bei Bessel 1 S. 3 ff.

[2]) Abgedruckt bei Bessel 1.

Einleitung noch zur Errichtung der Aktiengesellschaft notwendig ist (§ 2 a. a. O.), so sind doch nach § 3 dieses Gesetzes diejenigen landesgesetzlichen Vorschriften in Kraft geblieben, nach denen der Gegenstand des betreffenden Unternehmens einer solchen Genehmigung bedarf, ebensowie diejenigen Landesgesetze Geltung behalten haben, die für solche Unternehmungen ein staatliches Aufsichtsrecht normieren.

Daraus ergibt sich, daß § 2 und § 3 Abs. 2 des preußischen Eisenbahngesetzes völlig außer Kraft getreten sind, daß aber die Bestimmung des § 3 Abs. 1 noch besteht, wonach für Eisenbahnaktiengesellschaften das Statut zur landesherrlichen Genehmigung einzureichen ist. Auf diesem Wege ist also eine Einwirkung auf das Statut der Gesellschaft möglich.

Das gleiche gilt von jeder Änderung des Statuts, die immer landesherrlicher Genehmigung bedarf. Diese Forderung ist schon eine Folge der höchstpersönlichen Natur des Unternehmungsrechtes: das Statut ist bei einer Aktiengesellschaft die „Basis der Persönlichkeit“[1]) des Unternehmers; eine Änderung in der Person des Unternehmers bedarf aber regelmäßig der Bewilligung.

Die bayerische Eisenbahnverordnung sieht in § 11 vor, daß gleichzeitig mit der Verleihung der Eisenbahnkonzession die allerhöchste Bestätigung des Vereins erfolgen muß. Auch diese landesgesetzliche Bestimmung ist gegenüber dem Reichsgesetze von 11./5.70 als aufrecht erhalten anzusehen. Daher ist auch in Bayern eine Bestätigung des Gesellschaftsstatuts für Eisenbahnaktiengesellschaften sowie einer jeden Änderung desselben erforderlich.

Von diesen Einzelheiten abgesehen gelten heute für die Eisenbahnaktiengesellschaften die reichsgesetzlichen Vorschriften über Aktiengesellschaften überhaupt.

Wie bereits oben erwähnt, kann auch ein Staat als Privatunternehmer auftreten, wenn er auf fremdem Hoheitsgebiete mit Genehmigung des betreffenden Staates Eisenbahnen errichtet. Hier stellt sich die Eisenbahnkonzession in wesent-

[1]) Endemann S. 283.

lich anderer Form dar. Im Gegensatz zu der Konzession zwischen Staat und Privatunternehmer im eigentlichen Sinne haben wir hier Form und Wirkung eines Staatsvertrages. Kontrahenten solcher Staatsverträge sind die Regierungen der beteiligten Staaten. Die völkerrechtlichen Bestimmungen über das Zustandekommen und die Wirksamkeit von Staatsverträgen überhaupt finden hier Anwendung. Staatsverträge wegen Eisenbahnunternehmungen können auch noch da vorkommen, wo ein eigentlicher Privatunternehmer eine Bahn errichten will, die über das Hoheitsgebiet des einen konzessionierenden Staates hinaus das Gebiet eines anderen Staates berührt. Hier geht der Erteilung der Konzession durch die beiden beteiligten Staaten in der Regel ein Staatsvertrag zwischen den beiden voraus. (Vergl. z. B. preußische GS. 1843 S. 403. GS. 1868 S. 332).

§ 8. Das Verfahren bei Erteilung einer Eisenbahnkonzession.

Das Verfahren bei Erteilung einer Eisenbahnkonzession entwickelt sich in drei Zwischenstufen. Zuerst erfolgt in der Regel ein Antrag seitens eines Unternehmungslustigen, dann die Prüfung dieses Antrages, endlich die eigentliche Erteilung der Konzession. Diese drei Momente lassen sich auch in allen gesetzlichen Bestimmungen über Eisenbahnkonzessionswesen unterscheiden. Einzelne Bundesstaaten haben darüber ins einzelne gehende Vorschriften erlassen.

Zunächst ist zu untersuchen, wie ein Antrag auf Eisenbahnkonzession zu geschehen hat, an wen er zu richten ist und was er enthalten muß. § 1 des preußischen Eisenbahngesetzes verlangt als ersten Schritt bei einem Eisenbahnunternehmen einen „Antrag", der ursprünglich an das Handelsministerium zu richten war, jetzt bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen ist. (Erlaß vom 7./8.78 GS. 1879 S. 25 und Gesetz über die Zuständigkeit der Ministerien vom 13./3.79 GS S. 123). Anzugeben sind hierbei die Hauptpunkte der Bahnlinie und die Größe des voraussichtlich erforderlichen

Aktienkapitals. Eine nähere Ausführung dieser allgemein gehaltenen Vorschriften geben die einem Cirkular-Rescript beigefügten „Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionierung der Eisenbahnunternehmungen“ vom 30./11.38.[1]) Hier ist vor allem der Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens gefordert; zugleich sind die Gesichtspunkte angegeben, nach denen die Nützlichkeit zu beurteilen ist: Erheblichkeit des Personen- und Güterverkehrs zwischen den zu verbindenden Orten, sowie die technischen und finanziellen Erfordernisse des Unternehmers. Nach Prüfung auf die allgemeine Zulässigkeit des Unternehmens erfolgt dann der eigentliche Antrag um Konzessionierung, der an den König zu richten ist und sich auf die Genehmigung von drei Punkten erstreckt: erstens auf die Genehmigung der Grundlagen der Persönlichkeit des Unternehmers, zweitens auf die Genehmigung des Unternehmens selbst d. h. des Baues und Betriebes der Bahn. Endlich geht der Antrag auf Erlaubnis zur Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen über die Zwangsenteignung auf das vorliegende Unternehmen. Diese drei Punkte sind im einzelnen zu genehmigen.

Nach § 1 der bayerischen Eisenbahnverordnung setzt die Erbauung von Eisenbahnen die staatliche Bewilligung sowohl zu den Vorarbeiten als auch zum Baue und Betrieb der Bahn voraus. Die Verordnung nennt die erstere „Projektierungskonzession“, die letztere „Eisenbahnkonzession“. Die erteilte „Projektierungskonzession“ gibt nur ein Recht auf Vornahme der Vorarbeiten, keinen Anspruch auf spätere tatsächliche Konzessionierung des Unternehmens. Beide Anträge und deren Genehmigung sind daher getrennt. Der Antrag um Projektierungskonzession war ursprünglich an das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten, später an das Staatsministerium des Äußern zu richten, während das Gesuch um die Eisenbahnkonzession bei dem gleichen Ministerium einzureichen war, aber an den König zu richten ist. Seit der Errichtung eines eigenen Ministeriums ist gemäß der Ver-

[1]) Abgedruckt bei Bessel 1.

ordnung „die Errichtung eines Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten betreffend“ vom 14./12.03 (GV.Bl. S. 672) dieses in allen das Privateisenbahnwesen bezüglichen Fragen zuständig (§ 2 c dieser Verordnung). Das erstere Gesuch hat den allgemeinen Plan des Unternehmens, das Statut des zu bildenden Vereins, sowie die Termine für Beginn und Beendigung der Projektierungsarbeiten anzugeben. Gestützt auf diese Projektierungskonzession und unter Verwertung des durch die Projektierungsarbeiten erlangten Materials ist dann das zweite Gesuch einzureichen. Auch hier bilden der Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens, dessen technische und finanzielle Grundlagen, sowie ein Antrag um Genehmigung des Gesellschaftsstatuts den Inhalt des Gesuches.

Ebenso wird in Sachsen gemäß § 3 der oben angeführten sächsischen Verordnung vom 30./10.72 vor dem Antrag um eigentliche Konzession ein Antrag und dessen Genehmigung zur Anstellung der generellen Vorarbeiten verlangt, der an das Ministerium des Innern zu richten ist. Der Antrag um Konzession kann erst nach Abschluß dieser Vorarbeiten erfolgen.

Die Stellen, die zur Entgegennahme dieser Anträge berufen sind, haben auch das Recht und die Aufgabe der Prüfung derselben, meist jedoch in Verbindung mit anderen Verwaltungsbehörden, die ein Interesse an der Gestaltung des in Frage stehenden Unternehmens haben.

So ordnen die erwähnten preußischen Bestimmungen an, daß nach Bejahung der allgemeinen Zulässigkeit des Unternehmens das Gesuch zunächst an die übrigen Ministerien, insbesondere an das Kriegsministerium weiterzugeben ist, denen das Recht zusteht, Einwendungen gegen die Konzessionierung zu erheben. Ferner wird eine weitere Prüfung des Projektes durch die beteiligten Provinzialbehörden angeordnet. Diese Prüfung erstreckt sich sowohl auf die persönlichen Grundlagen des Unternehmens, so namentlich die Solidität der an der Spitze des Unternehmens stehenden Personen, als auch auf dessen technische und finanzielle Ausführbarkeit. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit durch Ausführung der Bahn Privatrechte verletzt werden, um einen Maßstab für den Umfang der

eventuell vorzunehmenden Zwangsenteignungen zu haben. Die Ergebnisse dieser Prüfung gehen in die Hand des Ministers zurück.

Auch in Bayern untersteht die Prüfung des Antrages auf Projektierungskonzession dem Verkehrsministerium im Benehmen mit den anderen eventuell beteiligten Staatsministerien. Desgleichen wird das Gesuch um Eisenbahnkonzession vor seiner Vorlage an den König von diesen Ministerien geprüft und begutachtet. (§ 3 Abs. 2 der bayerischen Eisenbahnverordnung.)

Die einschlägigen, ähnlich lautenden Vorschriften für Baden finden sich in § 5 und 6 des badischen Genehmigungsgesetzes.

Die eigentliche Erteilung der Konzession geschieht in der Regel durch Aushändigung der sogenannten Konzessionsurkunde (§ 11 der bayerischen Eisenbahnverordnung, § 6 des badischen Genehmigungsgesetzes) an den Unternehmer. Dabei ist zu beachten, daß die Aushändigung erst erfolgen kann, wenn die Eisenbahnaktiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen, also „Person" geworden ist; denn nur einer solchen kann das durch die Konzession zu begründende Unternehmungsrecht verliehen werden.

Mit der Aushändigung der Konzessionsurkunde kann man den Verwaltungsakt der Konzessionserteilung als vollzogen ansehen.

Regelmäßig ist die Bestimmung vorgesehen, daß die Konzession durch Veröffentlichung der Konzessionsurkunde meist mit gleichzeitigem Abdruck des Gesellschaftsstatuts der unternehmenden Gesellschaft in dem Gesetz- oder Regierungsblatt, welches von dem betreffenden Staate zu derartigen Veröffentlichungen benützt wird, bekannt gegeben werden muß. So war für Preußen ursprünglich in § 10 der erwähnten Bestimmungen angeordnet, daß jede Genehmigung einer Eisenbahnanlage in der Gesetzessammlung erscheinen muß, außerdem in den Amtsblättern der betreffenden Regierungsbezirke. Seit dem Gesetze vom 10./4 72 (GS. S. 357) wird nur eine Anzeige der Erlasse, welche diesbezüglich in den Amtsblättern zu erfolgen haben, in die Gesetzessammlung aufgenommen. Auch die übrigen Bundesstaaten veröffentlichen die erteilten Konzessionen.

Über die Bedeutung dieser Veröffentlichung für den rechtlichen Charakter der Eisenbahnkonzessien ist bereits oben gesprochen. Damit, daß man diese Publikation als einen für die Rechtswirksamkeit der Konzession völlig unerheblichen Akt auffaßt, erledigt sich die von Gleim [1]) aufgeworfene Streitfrage, ob der Staat verbunden ist, die an den Konzessioner ausgehändigte Konzessionsurkunde auch durch Publikation „rechtswirksam" zu machen. Auch die Vertreter der Auffassung, welche die Konzession als Spezialgesetz betrachten, müssen zugeben, daß mit Aushändigung der Konzessionsurkunde an den Konsessionar, soweit es sich lediglich um das Verhältnis zwischen konzessionierendem Staate und Konzessionar handelt, die Konzession als erteilt gelten muß. Es wäre also dann die Konzession rechtswirksam zwischen den Personen, bei denen allein dieser Akt ein rechtliches Verhältnis begründet, und wieder nicht rechtswirksam nach außen hin als Gesetz! Man ersieht hieraus die Schwierigkeiten, die der Auffassung der Konzession als Spezialgesetz aus sich selbst erwachsen.

Die Frage, ob der Staat eine Verpflichtung zur Erteilung von Konzessionen selbständig übernehmen kann, insbesondere ob da, wo die Konzession auf bestimmte Zeit gegeben wird und für den Ablauf der Konzessionsdauer das Versprechen der Erneuerung gegeben ist, eine Zusage mit rechtsverbindlicher Kraft vorhanden ist, ist dem administrativen Charakter der Konzession entsprechend zu verneinen. [2]) Es kann die Wiedererteilung aus Gründen des Ermessens einseitig verweigert werden, wie ja auch eine erteilte Konzession im Rahmen der hierüber bestehenden verwaltungsrechtlichen Gesetze einseitig aus Ermessensgründen entzogen werden kann. —

Inhalt der dem Unternehmer eingehändigten und veröffentlichten Konzessionsurkunde ist vor allem die Bezeichnung des Unternehmers und der Art der Unternehmung; über die Persönlichkeit des Unternehmers gibt genaueren Aufschluß das entweder in der Genehmigungsurkunde selbst enthaltene oder

[1]) Gleim S. 109.
[2]) A. M. Gleim S. 110.

ihr angefügte Statut der Gesellschaft. Weiterhin enthält die Konzessionsurkunde die für das Unternehmen maßgebenden allgemeinen und besonderen Rechte und Pflichten des Unternehmens, welch letztere unter dem Namen „Konzessionsbedingungen zusammengefaßt sind. Endlich findet sich auch vielfach ein Hinweis auf das Zwangsenteignungsrecht.

§ 9. Die Konzessionsbedingungen.

Unter den „Eisenbahnkonzessionsbedingungen“ im allgemeinen versteht man die Gesamtheit der Verpflichtungen, welche der Erteiler einer Eisenbahnkonzession dem Unternehmer zur Wahrung der öffentlichen Interessen bei Bau und Betrieb der Bahn auferlegt.

Der Natur der Konzession selbst entsprechend sind die Konzessionsbedingungen Verwaltungsvorschriften; Bedingungen heißen diese Vorschriften deshalb, weil an die Nichtbefolgung der in ihnen enthaltenen Befehle, also an den Eintritt zukünftiger, ungewisser Ereignisse, der Staat eine Rechtsfolge anknüpft, oder doch anknüpfen kann, die in ihrer härtesten Form „Entziehung“ der Konzession ist.

Es „verliert“ also der Unternehmer sein Unternehmungsrecht nicht von selbst mit Verletzung einer Konzessionsbedingung, vielmehr wird die Staatsverwaltung, wie sie die Konzession einseitig erteilt hat, sie auch wieder „entziehen“ müssen unter Berufung auf die Verletzung der Bedigung. Die Staatsverwaltung „kann“ das tun; es ihre Ermessensache, ob sie die Verletzung einer Konzessionsbedingung zum Anlaß der Entziehung machen oder ob sie die verletzte Vorschrift für unwesentlich halten will.

Praktisch wird sich die Sache natürlich so darstellen, daß die berufene Verwaltungsbehörde zunächst auf administrativem Wege die Einhaltung der gegebenen Vorschriften zu erzwingen sucht, jedenfalls aber der Entziehung eine Aufforderung zur Vornahme der unterlassenen Handlung oder zur Beseitigung des bedingungswidrigen Zustandes vorausgehen läßt. So wird nach § 47 des preußischen Eisenbahngesetzes die Konzession ver-

wirkt, wenn eine der Konzessionsbedingungen nicht erfüllt wird und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer zu setzenden Frist ohne Erfolg bleibt. Eine ähnliche Bestimmung enthält Art. 12 Abs. 3 des bayerischen Gewerbegesetzes.

Ursprünglich regelte man diese Beziehungen der Privateisenbahnen jeweils im einzelnen Falle. War eine Konzession zu erteilen, so wurden die Konzessionsbedingungen als Bestandteil in die Konzessionsurkunde aufgenommen oder in einer besonderen Anlage dieser beigefügt. Mit zunehmender Häufigkeit der Konzessionen erstrebte man eine Zusammenfassung der wichtigsten in Betracht kommenden Bedingungen. Es geschah dies zum Teil in besonderen Gesetzen (siehe oben § 2!), die für ein ganzes Staatsgebiet die grundsätzlichen Bedingungen für alle Unternehmungen gleicher Art fixieren. Aber solche Gesetze und Verordnungen regeln, wie gesagt, nur „Grundsätze" der Bedingungen; sie machen daher besondere Vorschriften im einzelnen Falle nicht entbehrlich, zumal ja oft Verschiedenheiten in der Person der Unternehmer, in der größeren oder geringeren Wichtigkeit der auszuführenden Bahnlinie usw. Verschiedenheiten der Konzessionsbedingungen mit sich bringen. Daher finden sich allen Konzessionsurkunden Konzessionsbedingungen beigefügt.

Auch für diese nicht gesetzlich festgelegten Konzessionsbedingungen haben sich im Laufe der Zeit Normalien herausgebildet, welche mit geringen Änderungen für alle Bahnen gleicher Art (Hauptbahnen, Nebenbahnen) Geltung haben.

Dem Eisenbahnunternehmer sind also in dem Augenblicke, wo ihm die Konzession erteilt wird, eine Anzahl von Bedingungen, teils in ihrer gesetzlichen Regelung, teils als besonderer Inhalt der Konzessionsurkunde auferlegt. Die Frage, ob diese bei Erteilung der Konzession bestehenden Bedingungen eine feste Norm für die ganze Dauer des Bestehens des betreffenden Unternehmungsrechtes bilden, ist schlechthin zu verneinen.

Was die „Gesetze" anlangt, so enthalten sie regelmäßig die Bestimmung, daß künftige, neue erschwerende Bedingungen auferlegt werden können. Daraus ergibt sich, daß diese Ge-

setze nicht als unbedingt bindende Rechtsnorm auferlegt werden können, auf die sich ein Unternehmer „ausschließlich“ berufen kann, sondern lediglich als „Normativ-Konzessionsbedingungen“[1]) anzusehen sind, die der Ergänzung und Erweiterung nicht nur fähig, sondern vielfach geradezu bedürftig sind.

Auch die in der Konzessionsurkunde aufgestellten Bedingungen sind nicht unabänderlich. Wären die Konzessionsbedingungen Spezialnormen, nach denen sich die Rechtsverhältnisse des Unternehmers beurteilten, dann wäre ihre Abänderung freilich nur wiederum auf dem Wege der Gesetzgebung möglich: wären die Konzessionsbedingungen Teile eines privatrechtlichen Vertrages, dann gehörte zu ihrer Änderung wiederum die Willensübereinstimmung zwischen Erteiler und Konzessionar. Da aber Konzessionsbedingungen nur Verwaltungsvorschriften sind, die der Staat einseitig auferlegt hat, so können sie auch durch neue Verwaltungsverfügungen geändert werden. Übrigens behalten sich auch die Konzessionsurkunden regelmäßig eine spätere Ergänzung der Konzessionsbedingungen vor.

Neue Lasten, die der Fortschritt des Eisenbahnwesens verlangt, müssen daher vom Unternehmer getragen werden, und zwar ohne jede Entschädigung, wenn der Staat nicht selbst Entschädigungsansprüche für gewisse Fälle gesetzlich normiert hat. —

Als Quellen der Konzessionsbedingungen haben wir zwei verschiedene Gruppen zu berücksichtigen.

I. Zunächst die Gruppe der eigentlichen Eisenbahn-Konzessionsbedingungen. Hierher gehören einmal diejenigen Gesetze, und allgemein verbindlichen Verordnungen des Staates resp. des Reiches, welche sich ausschließlich mit der Regelung von eisenbahn-rechtlichen Verhältnissen befassen, die also eisenbahn-rechtliche Bestimmungen, die einem Privatunternehmer als Bedingungen auferlegt werden müssen, „ausschließlich“ enthalten. Wo solche Gesetze bestehen, bilden sie natürlich die erste gesetzliche Grundlage der Konzessionsbedingungen.

---

[1]) Gleim S. 26.

Dann kommen in Betracht die in oder mit der Konzessionsurkunde auferlegten Bedingungen.

Endlich gehören hierher die Staatsverträge, die wegen der Erbauung einer Bahn durch einen fremden Staat oder durch einen fremdstaatlichen Privatunternehmer abgeschlossen werden, und die gleichfalls „Bedingungen“ enthalten, unter denen der betreffende Staat seine Genehmigung gibt.

Man kann diese letzten beiden Arten von Konzessionsbestimmungen als „besondere“ bezeichnen, im Gegensatz zu den gesetzlich festgelegten „allgemeinen“ Konzessionsbedingungen.

II. Neben diesen eigentlichen Konzessionsbedingungen kommt aber noch eine zweite Gruppe in Betracht. In vielen allgemeinen, d. h. nicht mit der speziellen Regelung irgendwelcher Eisenbahnverhältnisse sich befassenden Gesetzen, finden sich einzelne Vorschriften über Eisenbahnwesen, die sich als Verpflichtungen der Unternehmer darstellen, und daher als Konzessionsbedingungen im weiteren Sinne zu berücksichtigen sind, obwohl diese gesetzlichen Vorschriften im Gegensatz zu den verwaltungsrechtlichen Vorschriften der Eisenbahngesetze ihrer Natur nach keine Konzessionsbedingungen sind, sondern allgemein wirksame Rechtssätze, wirksam gegenüber jedermann, nicht nur gegenüber einem bestimmten Eisenbahnunternehmer.

So enthielten z. B. die alten „Eisenbahnreglements“ vielfach Vorschriften über den Frachtvertrag. Es waren dies „eigentliche“ Konzessionsbestimmungen: der Unternehmer war gehalten, Frachtverträge nur auf Grund dieser Vorschriften einzugehen; für den anderen Kontrahenten des Frachtvertrages konnte die dem Unternehmer als Konzessionsbedingung auferlegte Bestimmung des Reglements nur als freie Frachtvertragsbedingung des zwischen ihm und dem Transportunternehmer abgeschlossenen Frachtvertrags in Betracht kommen. Ging der Unternehmer auf einen anders gearteten Frachtvertrag ein, so verletze er damit eine Konzessioesbedingung; der andere Kontrahent verletze natürlich keinerlei gesetzliche Bestimmung.

Dagegen sind seit der allgemeinen gesetzlichen Regelung des Frachtvertrages durch das Handelsgesetzbuch beide Kon-

trahenten eines solchen Vertrages, soweit dieser der freien Vereinbarung entzogen ist, gleichmässig durch das Gesetz gebunden.

Wo also „eigentliche" Konzessionsbedingungen das Verhältnis des Konzessionars zu einem dritten regeln sollen, wird die betreffende Bestimmung einem dritten gegenüber nur wirksam als Gegenstand eines Privatvertrages, während solche „uneigentliche" Bedingungen schon kraft Gesetzes als allgemein verbindliche Rechtsnormen wirksam werden.

Auch in ihrer rechtlichen Folgewirkung sind beide Arten verschieden: die Verletzung einer eigentlichen Konzessionsbedingung kann als Folge immer nur die Entziehung der Konzession haben: die Folge der Verletzung einer allgemein gesetzlichen Vorschrift kann eine verschiedene sein, je nach den Bestimmungen des betreffenden Gesetzes.

Gleichwohl müssen derartige in allgemeinen Gesetzen enthaltene Bestimmungen bei den Konzessionsbedingungen Platz finden, da sie vielfach den Abschluß einer auf dem Gebiet der eigentlichen Eisenbahngesetzgebung beginnenden Entwicklung bedeuten. —

Zur Überwachung der Durchführung der Konzessionsbedingungen steht dem Staate ein weitgehendes Aufsichtsrecht über die Privateisenbahnunternehmungen zu, ein Recht, das sich als eine selbstverständliche Folge des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechtes darstellt und sich auf jede Betätigung des Eisenbahnunternehmungsrechtes bezieht, in seinem Umfang also nicht auf die Durchführung der bereits in irgend einer Form normierten Konzessionsbedingungen beschränkt ist. Zu Tage tritt das Aufsichtsrecht des Staates in Form von Anordnungen der berufenen Aufsichtsbehörden an den Unternehmer und deren Durchführung, gegebenenfalls mit Zwangsmitteln. Regelmäßig sind die Behörden, die zur Begutachtung oder Erteilung von Konzessionen zuständig sind, auch als Aufsichtsbehörde berufen. Dabei steht die Landesaufsicht jeder Staatsregierung für die in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecken zu. Vielfach ist jedoch für Bahnen, die sich über mehrere Staatsgebiete erstrecken, das ganze Aufsichtsrecht oder einzelne Funktionen

desselben vertragsmäßig einer der beteiligten Regierungen für die ganze Bahnstrecke übertragen.

Die obersten Eisenbahnaufsichtsbehörden der Bundesstaaten sind: das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, das bayerische Ministerium für Verkehrsangelegenheiten, das sächsische Finanzministerium, für Württemberg die Verkehrsabteilung des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, das badische Ministerium des Grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, das mecklenburg-schweriner Ministerium des Innern, für Oldenburg das Finanzdepartement des Staatsministeriums, für die übrigen Bundesstaaten das „Staatsministerium" resp. die Senate der freien Städte.[1])

Einzelnen Eisenbahnunternehmern sind laut Konzessionsurkunde besondere Regierungs-Kommissäre zugeteilt, die dem zuständigen Ministerium über die Tätigkeit des Unternehmers Bericht zu erstatten haben (vergleiche § 46 des preußischen Eisenbahngesetzes).

Zur Durchführung des nach Art. 4 der Reichsverfassung dem Reiche zustehenden Eisenbahnhoheitsrechtes ist als Reichszentralbehörde zur Beaufsichtigung des gesamten Eisenbahnwesens das Reichs-Eisenbahnamt geschaffen. (Gesetz „betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes vom 27./7. 73, RGBl. S. 164). Dem Reichs-Eisenbahnamt stehen laut § 5 Ziff. 1 a. a. O. in Bezug auf die Privateisenbahnen zur Durchfhrung seiner Verfügungen dieselben Befugnisse zu, welche den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind. Werden zum Zwecke der Durchführung des staatlichen Aufsichtsrechtes Zwangsmaßregeln erforderlich, so sind die Eisenbahnaufsichtsbehörden der einzelnen Bundesstaaten gehalten, den durch das Reichs-Eisenbahnamt an sie ergehenden Requisitionen zu entsprechen.

[1]) Vergl. Tab. 1 der „Eisenbahnstatistik".

§ 10. Die allgemeine Bau-Unterhaltungs- und Betriebspflicht.

Die wichtigste, weil grundlegende Verpflichtung, die der Unternehmer mit dem Unternehmungsrechte übernimmt, ist die Pflicht zur Errichtung der Bahn d. h. zur baulichen Herstellung der Bahnanlage samt dem zum Betriebe nötigen beweglichen Material. Die Verwertung des Unternehmerrechtes ist damit dem Belieben des konzessionierten Unternehmers entzogen.

Der Bau der Bahn hat ferner sich innerhalb einer gewissen Frist zu vollziehen, die der Regel nach in der Konzessionsurkunde festgelegt wird. Ist eine Fristsetzung hier nicht erfolgt, so kommt für das Geltungsgebiet des preußischen Eisenbahngesetzes § 21 a. a. O. zur Anwendung, wonach die Aufsichtsbehörde nach vorgängiger Vernehmung des Unternehmers die Fristen bestimmt, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll. Das Gesetz sieht also nicht nur fristgemässe Vollendung der vollständigen Bahn, sondern auch der einzelnen Etappen des Bahnbaues vor. Die Aufsichtsbehörde ist befugt, sich für die Einhaltung der gesetzten Fristen eine Sicherheit seitens des Unternehmers stellen zu lassen.

Diese Verpflichtung zum fristgemäßen Bau der Bahn ist eine reine Konzessionsbedingung mit der auf Verletzung von solchen Bedingungen gesetzten regelmäßigen Folge: die drohende Entziehung des Unternehmerrechtes durch den Staat. Der Bau der Bahn ist also nach § 21 a. a. O. lediglich in condicione. nicht aber in obligatione.[1])

Für Bayern kommt hier die Bestimmung des Art. 12 des bayerischen Gewerbegesetzes in Betracht, wonach die Konzession erlischt, wenn innerhalb eines Jahres nach der Erteilung oder nach dem in der Konzessionsurkunde etwa für die Ausführung bestimmten Zeitpunkte nicht begonnen oder eine Fristverlängerung nicht ausgewirkt ist. Diese Bestimmung bezieht sich also nicht auf die Vollendung, sondern auf die Inangriffnahme der baulichen Herstellung, und stellt diese Verpflichtung als eine selbständig wirkende auflösende Bedingung

[1]) A. M. Gleim S. 157.

dar, indem die Konzession auf Grund des Artikels 12 selbständig „erlischt“, während der preußische Gesetzgeber regelmäßig nur „Entziehung“ kennt. In Bayern kann also, wenn die Voraussetzungen dieser Vorschrift gegeben sind, einem neuen Unternehmer ohne weiteres die von dem vorher konzessionierten verwirkte Konzession verliehen werden. Ein späterer Beginn der Bauausführungsarbeiten durch den ursprünglichen Konzessionar nach Verwirkung der Konzession setzt demnach eine neue Konzessionserteilung voraus, die als stillschweigend erteilt anzusehen ist, wenn die staatliche Aufsichtsbehörde die Bauausführung ohne Erinnerung geschehen läßt.

Diese bayerische Bestimmung ist eine Ausnahme von dem im vorigen § erörterten Grundsatze, daß die Konzession immer mit „Entziehung“ durch den Staat verloren wird. —

Die nach § 21 des preußischen Eisenbahngesetzes auf Verlangen von dem Unternehmer zu stellende „Bürgschaft“ wird in der Regel in der Form geleistet, daß entweder der Unternehmer eine Kaution hinterlegt, oder daß eine Konventionalstrafe vereinbart wird. Mit der hinterlegten Kaution oder persönlich bis zur Höhe der Konventionalstrafe haftet der Unternehmer für die rechtzeitige Fertigstellung der Bahnlinie. Eine weitere persönliche Haftung des Unternehmers in dieser Hinsicht ist natürlich ausgeschlossen. Wird der bereits ausgeführte Teil der Bahnanlage bei nicht rechtzeitiger Vollendung nach Entziehung des Unternehmungsrechtes öffentlich versteigert, so haftet der Versteigerungserlös für den richtigen Eingang der Konventionalstrafe; im übrigen fällt der Erlös an den Unternehmer als Ersatz der bisher auf das Unternehmen verwendeten Auslagen.

Die verfallene Kautionssumme wird in der Regel dem Zwecke zugeführt, dem das ganze Unternehmen gewidmet war. Die Summe wird also entweder einem neuen aussichtsreichen Bahnprojekte zugewiesen oder sonst zur Förderung der Eisenbahninteressen verwendet. (Vergleiche als Beispiel einer verfallenen Kaution das Gesetz „die Verwendung der verfallenen Kaution des Koeln-Soester Eisenbahn-Unternehmens“ vom 22./3.96. GS. S. 549). —

Im Interesse eines geordneten und sicheren Betriebes ist den Unternehmern ferner die Verpflichtung auferlegt, die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Hierher gehören die Vorschriften des § 24 des preußischen Eisenbahngesetzes und § 10 Ziff. 1 Abs. 5 der bayrischen Eisenbahnverordnung. Daß mit dieser Verpflichtung keine selbständige, vom Eigentum der Bahn losgelöste Last zur Unterhaltung einer „öffentlichen Anstalt" nach Art der Last zur Unterhaltung öffentlichen Wege begründet wird, ist selbstverständlich,[1]) denn die Unterhaltungslast erwächst in Bezug auf die baulichen Anlagen der Bahn dem Eigentümer, für die Instandhaltung des sonstigen Betriebsmaterials dem Betriebsführer, und ist für diese wiederum lediglich in conditione, nicht in obligatione.

Das Recht und die Pflicht über die Einhaltung dieser Bedingung zu machen hat in Art. 43 der Reichsverfassung das Reich besonders übernommen, indem das Reich „dafür Sorge zu tragen hat, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfnis es erheischt." —

Wie zur Unterhaltung, so bleibt der Unternehmer auch zum ständigen Betriebe der Bahn verbunden, soweit nicht ohne sein Verschulden dies unmöglich ist. Art. 12 des bayrischen Gewerbegesetzes knüpft auch an eine länger als zwei Jahre dauernde unbegründete Betriebseinstellung die selbständige Verwirkung des Unternehmungsrechtes.

§ 11. Die technischen Bedingungen für Bau und Betrieb.

Die Konzessionsbedingungen technischer Natur erfüllen eine doppelte Aufgabe: sie sollen einmal möglichste Einheitlichkeit in Bau und Ausrüstung der verschiedenen Bahnen sichern und dann möglichst grosse Sicherheit des Betriebes gewährleisten.

[1]) Fritsch S. 32.

Das preußische Eisenbahngesetz stellt keine Vorschriften über die technische Beschaffenheit der baulichen Anlage und der Konstruktion der Betriebsfahrzeuge auf, gibt also keine Regeln über die Spurweite der Gleise, über die Verhältnisse der Krümmungen und Steigungen u. dergl. Vielmehr sucht es eine Einwirkung des Staates in diesem Sinne dadurch zu erreichen, daß es in § 4 die „Genehmigung der Bahnanlage in ihrer Durchführung durch alle Zwischenpunkte, der Konstruktionsverhältnisse der Bahn selbst und der zum Betriebe verwendeten Fahrzeuge“ durch den Minister der öffentlichen Arbeiten verlangt.

Der Minister hat demnach vor allem das Recht der „Planfeststellung“; von ihm hängt die Genehmigung einmal der Führung der Linie, dann der Beschaffenheit des Bahnoberbaues, endlich aller Bahnanlagen überhaupt (Stationen u. s. w.) ab. Die Zuständigkeit des Ministers ist darnach eine ausschließliche: er ist zur Planfeststellung sowie zu den dazu gehörigen polizeilichen Entscheidungen allein zuständig, selbst wenn sonst für derartige polizeiliche Entscheidungen eine andere Behörde zuständig ist.[1]) Hier ist zu beachten, daß durch diese Planfeststellung eine Reihe von anderen vorgeschriebenen polizeilichen Genehmigungen nicht ersetzt wird, die also trotz erfolgter Genehmigung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten noch besonders einzuholen sind. So namentlich die baupolizeiliche Genehmigung für die Konstruktion (nicht aber Situierung!) der Hochbauten, die Ansiedelungsgenehmigung für Wohnhäuser außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft, die feuerpolizeiliche Genehmigung für Feuerstellen in der Nähe von Waldungen, die gewerbepolizeiliche Genehmigung für gewisse gewerbliche Anlagen.[2])

Diese Planfeststellung nennt man eine „vorläufige“, da im späteren eventuellen Enteignungsverfahren durch § 18 ff des Enteignungsgesetzes ein besonderes Verfahren der Planfeststellung vorgeschrieben ist.

[1]) [2]) Fritsch S. 23.

Die Zuständigkeit des Ministers ist dem Sinne des § 4 gemäß natürlich nicht auf die erstmalige Planfeststellung beschränkt, sondern gilt auch für alle eventuellen späteren Änderungen in einem der Punkte, die nach § 4 der Genehmigung des Ministers unterworfen sind.

Dieser § ermöglicht in seiner weiten Fassung einen weitgehenden Einfluss auf die ganze technische Anlage und Ausrüstung der Bahn. Vor Eröffnung des Verkehrs ist nochmals eine Revision der Anlage erforderlich und die Genehmigung der Regierung auf Grund dieser Revision einzuholen (§ 22 a. a. O.-

Bayern verlangt in § 10 Ziff. 1 der bayerischen Eisenbahnver(ordnung „Genehmigung der Detailpläne", wobei für Genehmigung der Situierungspläne das Verkehrsministerium zuständig ist, während die Genehmigung der Hochbaupläne der einschlägigen Baupolizeibehörde zugewiesen ist. Auch hier ist vor Eröffnung der Fahrten die Genehmigung des Ministeriums zur „Bahneröffnung" zu erwirken; der Genehmigung hat eine genaue technische Prüfung der Bahn und des Betriebsmaterials vorauszugehen (§ 10 Ziff. 5 a. a. O.). In den einzelnen Konzessionen wird auf diese Pflicht der Vorlegung der Pläne wegen Genehmigung noch besonders hingewiesen.

Das württembergische Eisenbahngesetz sagt nur, daß die Erteilung einer Eisenbahnkonzession an „diejenigen Bedingungen geknüpft ist, welche erforderlich sind, um das Aufsichtsrecht des Staaates über den Bau und Betrieb der Bahn genügend sicher zu stellen" und hat in dieser allgemeinen Fassung dem Staate auch den nötigen Einfluß auf die technische Seite des Bahnbaues und -betriebes vorbehalten.

Im übrigen erfolgte die Anordnung der Spurweite, der Art der Gleisanlage usw. früher in den einzelnen Konzessionsurkunden; naturgemäß wurden im Interesse eines durchgehenden Verkehrs diese technischen Vorschriften möglichst gleichartig erlassen. [1])

Feste Normen in dieser Richtung bildeten sich jedoch schon bald auf dem Wege von Übereinkommen zwischen den

[1]) Vergl. z. B. Bayer. RBl. 1856 S. 313. Sächs. GVBl. 1872 S. 203.

verschiedenen Eisenbahnverwaltungen aus. So erließ der am 10./11.46 zum ersten Male zusammengetretene „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen", der seit 1847 alle Eisenbahnverwaltungen Deutschlands umfaßt, im Jahre 1850 „technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands". Diese vertragsmäßige Regelung der technischen Grundlagen des Eisenbahnwesens wurde dann vorbildlich und grundlegend für die später erfolgte, einheitliche Regelung durch das Reich.

Art. 42 der Reichsverfassung verpflichtet die Bundesregierungen, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen und stellt zur Ausführung dieser Verpflichtung die Einführung gleicher „Bahnpolizeireglements" (Art. 43 a. a. O.) und übereinstimmender „Betriebsreglements" (Art. 45) in Aussicht. Über die Zuständigkeit des Reiches zum Erlass der Verordnungen ist bereits oben gesprochen (vergl. § 2!). Seitens des norddeutschen Bundes waren ein „Bahnpolizeireglement" vom 3./6.70 und ein „Betriebsreglement" vom 10./6.70 erlassen worden, die die Grundlagen für die späteren Bundesratsverordnungen bilden. Die Ausdrücke „Bahnpolizeireglement" und „Betriebsreglement" sind leicht zu mißverstehen; der herrschende Sprachgebrauch zur Zeit der Abfassung der Bundesverfassung verstand unter „Bahnpolizeireglement" hauptsächlich Vorschriften über Ausrüstung, Unterhaltung, Bewachung und Betrieb der Bahn, also vorzugsweise technische Vorschriften, während das „Betriebsreglement" die Transportbedingungen und das Tarifwesen zum Gegenstand hatten; beide griffen aber auch in das eigentliche Gebiet der Bahnpolizei ein.[1])

An die Stelle des alten Bahnpolizeireglements ist jetzt „die Bau- und Betriebsordnung", an Stelle des alten „Betriebsreglements" ist die „Verkehrsordnung" getreten. Heute regeln sich die technischen Verhältnisse von Bau und Betrieb der Bahnen nach folgenden Verordnungen:

---

[1]) Laband 2 S. 111

1. Die Bekanntmachung des Reichskanzlers „betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen“ vom 17./2.87 (RGBl. S. 111), die auf Grund internationaler Vereinbarungen über diese Punkte die Spurweite der Eisenbahnen auf geraden Strecken und in Kurven (Art. I a. a. O.), sowie die technische Beschaffenheit des Rollmaterials der Eisenbahnen (Art. II a. a. O.) einheitlich regelt.

2. die Bekanntmachung des Reichskanzlers betreffend die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung“ vom 4./11.04 (RGBl. S. 387). Darnach tritt die hier verkündigte Ordnung an die Stelle der am 5./7.92 erlassenen „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands“, ferner an die Stelle der unter dem gleichen Datum erlassenen „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“, sowie der verschiedenen zu diesen Ordnungen ergangenen Nachträge.

In der Bau- und Betriebsordnung haben wir eine ziemlich umfassende technische Regelung des Eisenbahnwesens. Es sind genaue Vorschriften gegeben für die Anlage der Bahn, über Richtungs- und Neigungsverhältnisse, Breite und Höhe des Bahnkörpers, Spurweite und Gleislage, Tragfähigkeit des Oberbaues, sowie für die zur Sicherung des Betriebes erforderlichen technischen Einrichtungen (§ 6 – 25). Ferner haben wir Anordnungen über die technischen Eigenschaften der im Betriebe zu verwendenden Fahrzeuge (§ 27—44). Endlich finden sich Bestimmungen über die technische Seite des Betriebes selbst, über Zusammenstellung, Ausrüstung, Beleuchtung der Züge, deren Fahrtgeschwindigkeit u. dergl. (§ 45—73).

3. Bekanntmachung des Reichskanzlers „betreffend die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 5./6.92 (RGBl. S. 733), die an Stelle der am 30./11.85 erlassenen Signalordnung trat. Hier sind die Grundzüge des gesamten Bahnsignalwesens für die Haupteisenbahnen Deutschlands einheitlich geregelt.

4. Endlich gehören noch zu den technischen Vorschriften die verschiedenen Bestimmungen, die sich mit der Reinigung und Desinfektion von Fahrzeugen und Bahnanlagen befassen. Ausführliche Vorschiften gibt das Gesetz , betreffend

die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen" vom 25./2.76 (RGBl. S. 163) mit den verschiedenen dazu erlassenen Bekanntmachungen des Reichskanzlers, die Ausführungsvorschriften zu diesem Gesetz enthalten.

§ 12. Die verkehrspolitischen Bedingungen.

I. Fahrteneinteilung.

Allgemeine Vorschriften über die Fahrzeiten und Fahrpläne enthält das preußische Eisenbahngesetz nicht. Dagegen finden sich diesbezügliche Bestimmungen in den einzelnen Konzessionsurkunden (z. B. preußische GS. 1842 S. 51). § 10 Ziff. 7 der bayrischen Eisenbahnverordnung bestimmt, daß dem berufenen Ministerium die Genehmigung des Fahrtenplanes der konzessionierten Eisenbahnunternehmungen, sowie die Erlassung von „Fahrordnungen" obliegt. In der Regel findet sich noch in den Konzessionsurkunden die Bestimmung, daß Feststellung und Abänderung der Fahrpläne nicht ohne Genehmigung der berufenen staatlichen Aufsichtsbehörde geschehen darf, wobei vielfach die Grenzen angegeben sind, bis zu denen die Leistungsfähigkeit des Unternehmers eingeschätzt werden darf, d. h. wieviel Züge bei einem gewissen Verkehr höchstenfalls angeordnet werden sollen (z. B. bayerisches RBl. 1856 S. 313).

In Staatsverträgen wird die Regelung des Fahrplanes und Betriebes gewöhnlich einem der beteiligten Staaten übertragen, wobei der andere Staat dann bei der Festsetzung ein Mitwirkungsrecht in irgend einer Form hat. Hier finden sich auch vielfach Vorschriften über das Minimum an Zügen, das der die Strecke betreibenden Unternehmer fahren lassen muß.

Zur Ermöglichung und Erleichterung des durchgehenden Verkehrs findet sich bereits im preußischen Eisenbahngesetze die Bestimmung, daß der konzessionierte Unternehmer den Anschluß anderer konzessionierter Eisenbahnunternehmungen an seine Bahn, sowohl als Fortsetzungs-, als auch als Seitenlinie dulden und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn gestatten muß

(§ 45 a. a. O.). In solchen Fällen werden bei der Konzessionierung der Anschlußbahn besondere Anordnungen darüber getroffen, in wieweit und in welcher Art ein durchgehender Verkehr gegenseitig geduldet werden muß. Derlei Bestimmungen finden sich in zahlreichen Konzessionsurkunden, insbesondere auch in Staatsverträgen, wo die Verpflichtung zu „direkter Expedition und gegenseitigem Durchgehenlassen der Transportmittel" vereinbart wird (vergl. z. B. preußische GS. 1842 S. 46).

Auch in diesem Punkte wurden die im wesentlichen übereinstimmenden Konzessionsbedingungen durch freie Vereinbarungen der Unternehmer vielfach zusammengefaßt. Hierher gehören die Vereinbarungen der Bahnverwaltungen auf den internationalen Fahrplankonferenzen, dann vor allem das „Vereinswagenübereinkommen" im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, in welchem die durchgehende gegenseitige Benützung der Güterwagen festgelegt ist.

Nach Art. 44 der Reichsverfassung sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge fahren zu lassen. Direkte Expeditionen in Personen- und Güterverkehr sind einzurichten unter Gestattung des Übergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung. Das Reich hat zugleich die Kontrolle der Fahrpläne übernommen. Die Fahrplanentwürfe müssen dem Reichs-Eisenbahnamt zur Genehmigung eingereicht werden. Anträge auf wichtige Fahrplanänderungen sind dem Reichseisenbahnamt mitzuteilen, ehe sie in der Fahrplankonferenz zur Sprache gebracht werden.[1]) Die genehmigten Fahrpläne müssen nach § 10 der Verkehrsordnung bevor sie in Kraft treten öffentlich bekannt gemacht und rechtzeitig auf den Stationen ausgehängt werden. Endlich führt die Verkehrsordnung die Regeln an, nach denen die Fahrpläne einzurichten sind.

[1]) Fritsch S. 6.

II. Fahrpreise.

Nach § 26 des preußischen Eisenbahngesetzes wird für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar dem Unternehmer das Recht zugestanden, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise für den Personen- und Warentransport nach seinem Ermessen zu bestimmen. Doch ist der Unternehmer dabei an folgende Bedingungen gebunden:

Der beschlossene Tarif muß bei Beginn des Betriebes der Regierung angezeigt und öffentlich bekannt gegeben werden, ebenso jede Änderung in dem einmal angenommenen Tarife. Im Falle einer Tariferhöhung hat diese Anzeige und die öffentliche Bekanntmachung sechs Wochen vor Anwendung des neuen Tarifs zu erfolgen. Ferner müssen die jeweils geltenden Preise gleichmäßig auf alle Personen und Sachen Anwendung finden, die mit der Eisenbahn befördert werden.

Für die spätere Regulierung der Tarife gilt dann folgendes: wirft das Unternehmen nach Abzug aller Ausgaben, sowie nach Abzug der zur Ansammlung eines Reservefonds vorschriftsmäßig zurückgelegten Summe einen Reinertrag an Zinsen und Gewinn von mehr als 10 % des im Unternehmen angelegten Kapitals ab, so müssen die Tarife derart herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese 10 % nicht überschreitet (§ 33 a. a. O.). Zum Zwecke der Durchführung dieser Bestimmung und der Kontrolle hat der Unternehmer über alle Teile der Unternehmung genaue Rechnung zu führen, die alljährlich der vorgesetzten Regierung vorzulegen ist. Die Rechnungsführung geschieht nach spezieller Anweisung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

In den späteren Konzessionsurkunden finden sich in der Regel etwas abweichende Bestimmungen. Für eine gewisse Frist (3 bis 5 Jahre) wird auch hier dem Unternehmer die Regelung der Tarife überlassen. Nach Ablauf der jeweilgen Frist unterliegt dann die Feststellung und Änderung der Tarife der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde. Ein festes Verhältnis zwischen Ertrag des Unternehmens und Höhe der Tarife kommt dabei nicht mehr vor, da die Tarife sich unab-

hängig davon entwickelt haben, so daß die obigen Bestimmungen praktisch ihre Geltung verloren haben. Doch finden sich noch ähnlich lautende Bedingungen in späteren Konzessionsurkunden, wonach die Festsetzung der Höchsttarife durch den Minister der öffentlichen Arbeiten geschehen soll „unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Unternehmens". Dies ist jedoch immer nur bei Bahnen untergeordneter Bedeutung der Fall, indem der moderne Verkehr für die Hauptbahnen hierin eine gewisse Einheitlichkeit erfordert, und, wenn auch lange nicht genügend, geschaffen hat.

Bayern hat schon in der Verordnung von 1855 die Tarife für den Personen- und Warentransport durch Privatunternehmer der Genehmigung des Ministers unterstellt. Von drei zu drei Jahren soll eine Revision dieser Tarife mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Bahn und die Rentabilität des Unternehmens erfolgen. Die einzelnen Konzessionsurkunden verlangen vielfach für besondere Verhältnisse ausnahmsweise ermäßigte Tarife, sogenannte Nottarife (vergl. z. B. bayer. RBl. 1856 S. 313).

Auch die allgemeinen Bedingungen über Tarife, die dem Konzessionar auferlegt wurden, haben die Unternehmer durch Vereinbarungen teilweise unter staatlicher Mitwirkung zusammengefaßt, so z. B. im „Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" und den dazu vereinbarten Nachträgen, in denen mehrere, an bestimmten Verkehrsrichtungen beteiligte Eisenbahnverwaltungen sich zu sogenannten „Tarifverbänden" zusammengeschlossen haben.

Die staatliche Genehmigung und Kontrolle des Tarifwesens steht heute nach Art. 45 der Reichsverfassung dem Reiche zu, das auf möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife zu dringen hat und dabei auch namentlich die Bedürfnisse der Landwirtschaft und der Industie berücksichtigen soll. Über Nottarife bestimmte Art. 46 a. a. O., dass bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet sind, für den Transport wichtiger Nahrungsmittel u. dgl. zeitweise einen dem Bedürfnisse entsprechenden niedrigen Spezialtarif einzuführen, der vom Kaiser auf Vorschlag des Bundesrats festgestellt

wird. Eine Anwendung dieser Bestimmung hat bis jetzt nicht stattgefunden.

Die Ausübung der Kontrolle über das Tarifwesen ist nach § 4 Ziff. 2 des Reichseisenbahnamtsgesetzes Aufgabe dieser Zentralbehörde, die auch besondere Verordnungen über die Einreichung der Tarifverzeichnisse, die Anmeldung der Erhöhung und Herabsetzung der Tarife usw. erlassen hat.

III. Übernahme von Privateisenbahnen durch den Staat.

Wo der Staat Bahnen konzessioniert, behält er sich von jeher in irgend einer Form die künftige Übernahme, sei es der ganzen Bahn, sei es der bloßen Betriebsverwaltung, vor, um so die Möglichkeit zu haben, dieses wichtige Verkehrsmittel selbst in die Hand zu nehmen, wenn er dies vom Standpunkte einer richtigen Verkehrspolitik aus für angebracht halten sollte.

Nach § 42 des preußischen Eisenbahngesetzes bleibt dem Staate vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Für diesen Ankauf wird zunächst auf eine gütliche Abmachung zwischen Staat und Unternehmer verwiesen, die tatsächlich bis jetzt immer zustande kam, wo in Preußen Privatbahnen verstaatlicht wurden. Die näheren Ausführungsbestimmungen, die dieser § über das Verfahren beim Ankauf gibt, sind jedoch noch in Kraft und kämen zur Anwendung, wenn einmal die gütliche Abmachung versagen sollte. Es wäre dann folgendes zu beachten: Die Abtretung kann gefordert werden erst dreißig Jahre nach Betriebseröffnung; die Übernahmeabsicht muß der Staat ein Jahr vorher ankündigen; die Entschädigung des Unternehmens beträgt bei Aktiengesellschaften den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, die an die Aktionäre im Durchschnitte der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.

Gegen diese Entschädigung übernimmt der Staat nicht nur das Eigentum der Bahn samt Zubehör, nebst dem Reservefond, sondern auch die Schulden der Gesellschaft.

Bayern erteilt, wie bereits oben ausgeführt, Konzessionen auf bestimmte Zeit. Nach § 7 Abs. 3 der bayerischen Eisen-

bahnverordnung geht nun nach Ablauf der jeweils festgesetzten Konzessionszeit das Eigentum der Bahn samt Zubehör ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Ausgenommen ist nur das Mobiliarvermögen, so insbesondere das ganze rollende Material der Bahn. Dieses kann der Staat, wenn er es für angemessen hält, gegen eine nötigenfalls schiedsrichterlich festzusetzende Entschädigung übernehmen.

Abgesehen von diesem mit Beendigung der Konzession von selbst eintretenden Übergang des Eigentums an der Bahn, kann auch vor Ablauf der Konzessionsdauer eine „Ablösung" der Bahn durch den Staat eintreten. Sind in der Konzessionsurkunde über eine solche Ablösung nähere Bestimmungen getroffen, die dem Unternehmer als Konzessionsbedingungen auferlegt sind, so regelt sich die Übernahme nach diesen. Liegen besondere Bestimmungen nicht vor, so kann nach § 7 Abs. 4 a. a. O. eine vorzeitige Ablösung nur „auf Grund eines freien Übereinkommens gegen vollständige Vergütung" erfolgen.

Das württembergische Eisenbahngesetz unterscheidet für die künftige Übernahme der Privatbahnen durch den Staat zwei Fälle: hat der Unternehmer zu diesem Unternehmen die Unterstützung des Staates in Form einer Zinsgarantie genossen, so muß die Bahn auf Verlangen des Staates jederzeit an diesen abgetreten werden. Der Unternehmer erhält dabei nach fünfundzwanzigjährigem Betrieb der Bahn das einfache Anlagekapital erstattet. Wird die Abtretung schon früher verlangt, so erhält er noch einen Zuschlag bis zu 15 % zum Anlagekapital dazu (Art. 8 des württembergischen Eisenbahngesetzes).

Privateisenbahn-Unternehmungen ohne Zinsgarantie des Staates dagegen können erst nach 25jährigem Betriebe zu einer Übergabe an die Staatsverwaltung angehalten werden. Auch bei der vom Staate zu leistenden Entschädigung sind sie besser gestellt, indem ihnen ein Zuschuß bis zu 10 % zum einfachen Anlagekapital gewährt werden kann, wenn die Abtretung vor Ablauf eines 50jährigen Betriebes geschieht (Art. 9 a. a. O.).

Nähere Bestimmungen finden sich vielfach in den einzelnen Konzessionsurkunden und Staatsverträgen. Tatsächlich

erfolgt die Verstaatlichung einer Privateisenbahn regelmäßig auf Grund besonderer Vereinbarung im einzelnen Falle.

Ein direktes Übernahmerecht des Reiches ist in der Reichsverfassung nicht vorbehalten, ein solches Recht wird sich auch aus dem Eisenbahnhoheitsrecht des Reiches nicht konstruieren lassen; denn wo bereits eine Eisenbahn, wenn auch in Händen eines Privatunternehmers besteht, kann das Reich die „Interessen der Reichsverteidigung und des allgemeinen Verkehrs", auch auf anderem Wege als auf dem der Verstaatlichung durch das Reichs durchsetzen, indem die Eisenbahnhoheit des Reiches diesem eine genügende Handhabe zu entsprechender Regelung der Privatbahnen bietet. Die Übernahme einer Privatbahn durch das Reich müßte deshalb durch Vermittlung des Bundesstaates geschehen, der das in Frage stehende Eisenbahnunternehmen konzessioniert hat.

§ 13. Bedingungen finanzieller Natur.

I. In den Bestimmungen des preußischen Eisenbahngesetzes über die rechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnaktiengesellschaften sind ebenso wie in den einzelnen Konzessionsurkunden zahlreiche Bedingungen finanzieller Natur statuiert, so namentlich über die Höhe des aufzuwendenden Aktienkapitals, die Aufbringung des Anlagekapital, die Ansammlung eines Reservefonds u. dgl. Zum Teil sind diese Vorschriften durch die neuere Aktiengesetzgebung überholt, zum Teile finden sie sich auch jetzt noch in den Konzessionsurkunden; letzteres gilt namentlich von der Festsetzung des Kapitals der konzessionierten Gesellschaft.

Derartige Bedingungen sind, ihrer Natur entsprechend, in den einzelnen Konzessionsurkunden je nach den verschiedenen Verhältnissen des Unternehmers und des Unternehmens verschieden.

II. Finanzielle Beteiligung des Staates an Privateisenbahnunternehmungen.

Eine solche Beteiligung des Staates findet entweder durch Übernahme eines Teiles der Aktien der betreffenden Eisenbahnaktiengesellschaft oder durch Zinsgarantie statt. Im preußischen

Eisenbahngesetze und in der bayerischen Eisenbahnverordnung finden sich darüber keine allgemeinen Vorschriften. Nur das württembergische Eisenbahngesetz bestimmt in Art. 7, daß dem Privatunternehmer einer Eisenbahn, „je nach dem Verhältnis der letzteren zu dem allgemeinen Landesinteresse“ auf ihr Ansuchen die Gewährleistung der Staatskasse für einen Reinertrag ihres Unternehmens bis zu $3^1/_2$ % des Anlagekapitals auf einen bestimmten Zeitraum gewährt werden kann. Dabei soll aber die Zinsgarantie schon vor Ablauf des Zeitraumes auf den sie ursprünglich zugesagt ist, wieder außer Kraft treten, sobald das Unternehmen 10 Jahre hintereinander mindestens 4 % Reingewinn abgeworfen hat.

Für die Gewährung von staatlicher Zinsgarantie für Eisenbahnunternehmungen in Preußen ist die Kabinetts-Order vom 22./11.42 (GS. S. 308) „ . . über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahnverbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie“ maßgebend. Hier ist unter Ziff. 2 ausgeführt, daß die Anlage von Eisenbahnverbindungen, die als dringendes Bedürfnis zu erachten sind, durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel, und insbesondere auch durch Übernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlagekapitalien, mit Kraft und Nachdruck gefördert werden soll. Als ein Beispiel der Durchführung dieser staatlichen Unterstützung vergleiche die Konzessionsurkunde einer Fortsetzungsbahn der oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 11./8.43. (GS. S. 170). Hier wird nicht nur in § 3 Ziff. 2 den Inhabern der neu auszugebenden Aktien von Seite des Staates $3^1/_2$ % Zinsen garantiert, sondern es ist auch die Bestimmung getroffen, daß der Staat auch den siebenten Teil der neu auszufertigenden Aktien übernimmt (§ 2 a. a. O.). Freilich hat der Staat auch einen besonderen Anteil an der Verwaltung der Bahn sich gesichert; er hat ferner das Recht, alle garantierten Aktien durch Amortisation an sich bringen (§ 11), das Stimmrecht des Staates in der Generalversammlung der Aktionäre ist besonders geregelt (§ 17). Diese Unterstützungen des Staates haben also offensichtlich nicht nur den reinen Zweck der Förderung eines Privatunternehmens, sondern stellen sich als eine besondere

Form des staatlichen Aufsichtsrechtes bei besonders wichtigen Linien dar; die Übernahme derartiger Unternehmungen durch den Staat ist außerdem in der Regel durch besondere Bedingungen erleichtert. Daher sind Zinsgarantien, obwohl sie anscheinend nur eine „Berechtigung" des Unternehmers bedeuten, bei den Verpflichtungen des Unternehmers aufzuzählen.

III. Besteuerung der Privateisenbahnunternehmungen.

Die Leistung einer Steuer ist natürlich auch beim Eisenbahnprivatunternehmer, wie jede Steuerleistung, in obligatione, nicht nur in condicione. Doch werden einige allgemeine grundsätzliche Bestimmungen dieser Art vielfach unter den Konzessionsbedingungen aufgezählt.

Nach § 38 des preußischen Eisenbahngesetzes soll den Eisenbahnunternehmern eine Abgabe auferlegt werden, welche im Verhältnisse des auf das gesamte Aktienkapital treffenden Ertrags sich abstuft. Die Regulierung dieser Abgabe ist im preußischen Eisenbahngesetze selbst noch nicht erfolgt, sondern nur in Aussicht gestellt. Im gleichen Paragraph findet sich noch die Bestimmung, daß die Eisenbahngesellschaften von der Entrichtung einer Gewerbesteuer frei bleiben. Die „Eisenbahnabgabe" soll nach § 39 a. a. O. lediglich zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen, namentlich aus dem Postregal, und dann auch zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden. Die letztere Bestimmung hat wiederum den Zweck, dem Staat die künftige Übernahme zu erleichtern. Von der in § 38 weiterhin bis zur Regulierung der Eisenbahnabgabe vorbehaltenen Abgabe zu Gunsten der Postverwaltung ist nach einer nicht publizierten Kabinetts-Order vom 25./4.42 [1]) Abstand genommen worden.

Die in Aussicht gestellte „Eisenbahnabgabe" wurde durch das Gesetz „die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend" von 30./5.53 (GS. S. 449) geregelt. Dieses Gesetz erstreckt sich auf alle Eisenbahnen, die im Eigentum inländischer Aktiengesellschaften stehen, während

[1]) Bessel 2 S. 141.

die Abgabe der übrigen Privateisenbahnen geregelt ist durch das Gesetz „betreffend die Abgabe von allen nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahn-Aktiengesellschaften befindlichen Eisenbahnen“ vom 16./3.67 (GS. S. 465). Diese Gesetze bilden die Grundlage der Besteuerung der preußischen Privateisenbahnen. Die Eisenbahnabgabe ersetzt zugleich die Gewerbesteuer, der die Eisenbahnen wie nach § 38 des Eisenbahngesetzes, so auch nach § 4 Ziff. 6 des Gewerbesteuergesetzes nicht unterliegen.

§ 10 Ziff. 11 der bayerischen Eisenbahnverordnung verpflichtet den Eisenbahnunternehmer, alle Staats- und öffentlichen Lasten und Steuern zu tragen, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigentum und Betrieb ruhen oder künftig noch gesetzlich auferlegt werden. Diese allgemein gehaltene Bestimmung ist in der Regel den einzelnen Konzessionsurkunden wiederholt.

(Im übrigen vergleiche über die in den einzelnen Bundesstaaten von den Privateisenbahnunternehmern erhobenen Steuern und Abgaben die Zusammenstellung in dem Art. „Eisenbahnabgaben“ in Stengels Wörterbuch (I S. 321), sowie Fritsch S. 295).

Bei Bahnen, die das Hoheitsgebiet mehrerer Staaten berühren, ist in den grundlegenden Staatsverträgen gewöhnlich einem der Staaten die Erhebung einer Abgabe zugewiesen und die Art der Verteilung der erhobenen Summe unter die beteiligten Staaten geregelt. So wurde z. B. bezüglich der Berlin-Dresdener Eisenbahn (Sächs. GVBl. 1872 S. 419) zwischen Preußen und Sachsen vereinbart, daß nur die preußische Regierung nach Maßgabe des Gesetzes vom 30./5.53 alljährlich für die ganze Eisenbahn Berlin-Dresden einschließlich der in sächsischem Gebiete gelegenen Strecke eine Eisenbahnabgabe feststellt und erhebt, und von dieser Abgabe an die sächsische Regierung nach dem Verhältnis der Längen der Eisenbahnstrecken einen Teil abführt.

IV. Zollwesen.

Auch auf dem Gebiete des Zollwesens ergeben sich für die Eisenbahnverwaltungen eine Reihe von Verpflichtungen.

Nachdem schon früher in einzelnen Eisenbahnstaatsverträgen Vorschriften dieser Art sich finden, ist durch den Bund und das Reich eine umfassende Regelung eingetreten. Hierher gehören die Bestimmungen des „Vereinszollgesetzes“ vom 1./7.69 (BGBl. S. 317) in § 59–73, wo die „Bestimmungen über die Waren-Einfuhr, -Durchfuhr und -Ausfuhr auf den Eisenbahnen“ aufgestellt sind. Näher ausgeführt sind diese Vorschriften vor allem in dem „Eisenbahn-Zoll-Regulativ“ vom 5./7.88 (Zentralblatt S. 484) und einigen anderen Bekanntmachungen des Reichskanzlers. Weitere Verpflichtungen ergeben sich endlich aus dem Gesetz „betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande“ vom 20./7.79 (RGBl. S. 261), wo Vorschriften über die Anmeldung der in Eisenbahnen ein-, durch- oder ausgeführter Waren vorgesehen sind. Auch in zahlreichen Handelsverträgen mit Nachbarstaaten finden sich hier einschlägige Vereinbarungen, die den Eisenbahnunternehmern der beteiligten Staaten als Konzessionsbedingung aufzuerlegen sind.

§ 14. Sozialpolitische Bedingungen.

Das preußische Eisenbahngesetz enthält keinerlei Vorschriften über Arbeiterfürsorge, doch erschienen schon in den 40er Jahren eine Reihe von polizeilichen Vorschriften zunächst hinsichtlich der beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter: hier werden den Privatunternehmern namentlich in Bezug auf die Beaufsichtigung der Arbeiter Verpflichtungen auferlegt. Ein Reskript des Ministers des Innern vom 26./8.44 [1]) betrifft die Handhabung der Ordnung und Ruhe unter den Eisenbahnarbeitern, ein gleiches vom 20./4.45 [2]) regelt die Feilhaltung von Lebensmitteln für die in Masse angestellten Eisenbahnbauarbeiter, wobei für die Einhaltung der hier gegebenen Vorschriften die betreffenden Eisenbahnunternehmer verantwortlich gemacht sind. Eine zusammenfassende Verordnung „betreffend die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter“ vom 21./12.46 (GS. 1847 S. 21) gibt Bestimmungen über Be-

[1]) [2]) Bessel 2.

aufsichtigung der Arbeiter, Anstellung der Aufsichtsbeamten, über die Altersgrenze der beschäftigten jugendlichen Arbeiter, die Einführung von Arbeitskarten, über die Auszahlung der Löhne, die Möglichkeit der Strafentlassung usw. Alle Vorschriften beziehen sich nur auf die beim Bahnbau, also nicht beim Bahnbetrieb und der Bahnunterhaltung beschäftigten Arbeiter, die nicht handwerksmäßig auszuführende Arbeiten verrichten.

Bayern hat in § 10 Ziff. 2 der Eisenbahnverordnung eine allgemeine soziale Bedingung aufgestellt; darnach haben die Privatunternehmer von Eisenbahnen bei solchen Unternehmungen, die gleichzeitig eine große Arbeiterzahl beschäftigen, für deren angemessene Unterbringung und Verpflegung im Falle der Krankheit oder der Verunglückung zu sorgen. Es soll dies namentlich durch Regulierung von Krankenhausbeiträgen, Errichtung von besonderen Verbänden zu diesem Zwecke geschehen. Die Kosten für die durch diese Vorschriften bedingte besondere polizeiliche Aufsicht und ärztliche Visitation haben nach erfolgter Festsetzung durch die Polizeibehörden gleichfalls die Unternehmer zu tragen.

In den sächsischen Konzessionsurkunden wiederholt sich die Verpflichtung der Unternehmer, dafür Sorge zu tragen, daß erkrankte oder verunglückte Arbeiter und deren Familien nicht den Gemeinden zur Last fallen, in denen die Arbeiter beschäftigt sind, ohne daselbst ihren Unterstützungswohnsitz zu haben. Dem Unternehmer obliegt es in solchen Fällen, Bestimmungen über die Verpflichtung und Versorgung und Unterstützung der Arbeiter zu treffen.

Die angeführte preußische Verordnung vom 21./12.46 ist als solche heute noch in Kraft, aber nur soweit, als nicht die Bestimmungen der Reichgewerbeordnung widersprechen, da ja die Gewerbeordnung, wenn auch nicht auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen selbst (§ 6 Reichsgewerbeordnung; vergleiche oben § 2!), so doch auf den eigentlichen Bau, d. h. auf die technische Herstellung von Eisenbahnanlagen Anwendung zu finden hat.[1])

[1]) Entsch. RG. 8. 51.

Im übrigen kommen jetzt hier die Vorschriften unserer allgemeinen Sozialgesetzgebung in Anwendung; namentlich ist auf § 1 Ziff. 1 des Krankenversicherungs-Gesetzes und § 1 Ziff. 3 des Gewerbeversicherungs-Gesetzes und § 6 Ziff. 1 des Bauunfallversicherungs-Gesetzes zu verweisen.

§ 15. Konzessionsbedingungen zur Regelung privatrechtlicher Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen.

I. Rechtsverhältnisse des Grundeigentums der Privatbahnen.

Das Einführungsgesetz zum bürgerlichen Gesetzbuch bestimmt in Art. 112, daß „die landesgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung der einem Eisenbahnunternehmen gewidmeten Grundstücke als Einheit (Bahneinheit), über deren Veräußerung und Belastung" unberührt bleiben. Damit ist das preußische Gesetz „über die Bahneinheiten" aufrecht erhalten worden. Das Gesetz, das ursprünglich den Titel „Gesetz betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen, und die Zwangsvollstreckung in dieselben" führte (19./8.95), wurde nach Inkrafttreten des bürgerlichen Gesetzbuches in neuer Fassung am 8./7.02 (GS. S. 237) verkündigt. Zweck des Gesetzes ist vor allem die Regelung und Erleichterung des Kredits der Privatbahnen, der Verpfändung und Veräußerung von Bahneigentum, der Zwangsvollstreckung in solches. Zur Erreichung dieses Zweckes ist das Eigentum der Bahnunternehmungen einer besonderen Behandlung unterworfen: eine Privateisenbahn, welche dem Gesetze vom 3./11.38 unterliegt, (sowie gewisse Kleinbahnen nach dem Gesetze vom 28./7.92), bildet mit den gesamten, dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerten eine Einheit, die den Namen „Bahneinheit" führt, und die entsteht, sobald die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke erteilt ist, und, wenn die Bahn vorher ins „Bahngrundbuch" eingetragen ist, mit dem Zeitpunkt der Eintragung. Für die Führung dieser Bahngrundbücher geben §§ 8—15, für die besonderen

Rechtsverhältnisse der Bahneinheiten §§ 16—19, für Zwangsvollstreckung und Zwangsliquidation §§ 20—53 nähere Bestimmungen.

II. Haftung der Privateisenbahnunternehmer.

Eine Regelung der Haftung der Eisenbahnunternehmer findet sich zuerst in § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes. Darnach ist der Unternehmer für allen Schaden ersatzpflichtig, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den beförderten Personen oder Gütern, oder an anderen Personen und deren Sachen entsteht. Der Unternehmer kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch den Beschädigten selbst verschuldet, oder durch äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur des in Frage stehenden Betriebes an sich kann dabei als solch befreiender Zufall nicht angeführt werden.

Das preußische Gesetz „betreffend einen Zusatz zu § 25 des Gesetzes vom 3./11.38" vom 3./5.69 (GS. S. 665) bestimmt in seinem einzigen Artikel, daß die Eisenbahnunternehmer nicht befugt sind, die Anwendung der in § 25 des Eisenbahngesetzes enthaltenen Vorschriften durch Verträge mittels Reglements oder mittels besonderer Übereinkunft im einzelnen Falle voraus auszuschließen oder zu beschränken. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Das Haftpflichtgesetz vom 7./6.71 (RGBl. S. 207) regelt sodann die Ersatzpflicht der Eisenbahnen reichsrechtlich, jedoch nur für die Fälle der Tötung und Verletzung von Personen, ohne auf die Frage der Ersatzpflicht bei Sachbeschädigung einzugehen. Ursprünglich ließ dieses Gesetz in § 9 weitergehende landesrechtliche Vorschriften in Geltung; dieser Vorbehalt wurde jedoch durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum bürgerlichen Gesetzbuch aufgehoben, der das Haftpflichtgesetz zugleich ergänzt. Daher ist jetzt das Reichshaftpflichtgesetz gegenüber den landesgesetzlichen Vorschriften ausschließliche Rechtsquelle der Haftung der Eisenbahnen für Tötung und Beschädigung von Personen. Damit ist § 25 des preußischen

Eisenbahngesetzes und seine Ergänzung von 3./5.69 insoweit außer Kraft getreten, als er die Haftung der Eisenbahnunternehmer gegenüber Personen regelt.[1])

Doch bleibt er voll in Geltung bei Sachbeschädigung; denn in Art. 105 des Einführungsgesetzes ist ausdrücklich bestimmt, daß die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange verantwortlich ist, als dieses nach den Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuches der Fall wäre.

(Über die Ausdehnung der Haftung aus § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes in seiner jetzigen Geltung im einzelnen siehe die Zusammenstellung bei Fritsch S. 33 Anm. 49.)

Eine bayerische landesgesetzliche Vorschrift, die über die Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches hinaus die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer ausdehnt, ist in Art. 58 des bayerischen Ausführungsgesetzes zum bürgerlichen Gesetzbuche gegeben. Darnach ist der Eisenbahnunternehmer, wenn öffentliche Straßen oder Plätze mit Genehmigung der zuständigen Behörde zum Betrieb einer Eisenbahn benützt werden, auch für den Schaden verantwortlich, der bei dem Betriebe infolge des öffentlichen Gebrauchs der Straßen oder Plätze an einer fremden Sache entsteht, sofern nicht der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Inhabers der Sache verursacht worden ist. Im Gegensatz zu Art. 59 des gleichen Gesetzes regelt diese Bestimmung — wegen der bereits betonten Ausschließlichkeit des Haftpflichtgesetzes für Personen — nur die Haftpflicht bei Beschädigung von Sachen.

III. Der Beförderungsvertrag.

Das im Unternehmungsrechte des Konzessionars enthaltene Recht zur Beförderung von Personen und Sachen wurde im Laufe der Zeit vielfach dadurch modifiziert, daß die Festsetzung der Bedingungen des Transportgeschäftes nicht dem Unternehmer überlassen blieb, sondern im Interesse des Verkehrs eine allgemeine, gleichmäßige Regelung in dieser Hinsicht erfolgte.

[1]) Vergl. dazu Fritsch S. 468.

Die alten Betriebsreglements enthielten allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Gütern, über die aus der Übernahme solcher Transporte entstehenden Pflichten der Eisenbahnen u. dgl. Diese Bestimmungen waren für den Unternehmer Konzessionsbedingungen: das Interesse an ihrer möglichsten Einheitlichkeit veranlaßte den „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen", die ersten derartigen Bestimmungen zusammenzufassen. Hierher gehören die „Normativbestimmungen für die Reglements der zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Verwaltungen über die Personen usw. -beförderung" von 1847 und das „Reglement für den Güterverkehr" von 1850.

Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, seit 5./6.69 Bundesgesetz, enthielt dann die erste „gesetzliche" Regelung des Transportgeschäftes wenigstens für den Güterverkehr. Ausführliche Bestimmungen über das Transportgeschäft wurden auf dem Wege internationaler Vereinbarungen und durch Neubearbeitung des Handelsgesetzbuches gewonnen. Heute sind folgende gesetzlichen Bestimmungen maßgebend:

1. Das „Handelsgesetzbuch" vom 10./5.97 regelt in § 425—452 das Frachtgeschäft im allgemeinen, im § 453 bis 473 die Beförderung von Personen und Gütern auf der Eisenbahn. § 473 bestimmt, inwieweit und bei welchen Eisenbahnen die Bestimmungen Anwendung zu finden haben. (Über das Verhältnis der jetzigen gesetzlichen Regelung des Frachtvertrages zu der früheren „bedingungsmäßigen" vrgl. oben § 9.)

Auf Grund des Handelsgesetzbuches (vergl. § 472 H. G. B.) hat auch die jetzige „Verkehrsordnung" den Charakter einer Ausführungsverordnung zum Handelsgesetz erhalten; ihr Inhalt ist daher gleichfalls nicht nur für die Eisenbahnverwaltungen als Konzessionsbedingung, sondern auch für jeden die Eisenbahn benützenden Dritten direkt verbindlich. Diese neue

2. Verkehrsordnung ist verkündigt durch die „Bekanntmachung des Reichskanzlers betreffend die Eisenbahnverkehrsordnung" vom 26./10.99 (RGBl. S. 557). Sie regelt an Stelle des früheren „Betriebsreglements" den Beförderungsvertrag von Personen und Gütern in allen Einzelheiten.

Besondere Ausführungsbestimmungen sind als Ergänzung der Verkehrsordnung über die Beförderung von lebenden Tieren ergangen.

Handelsgesetzbuch und Verkehrsordnung sind heute für den inneren Verkehr Deutschlands allein Grundlage des Transportgeschäftes; alle Privateisenbahnunternehmer sind daran gebunden. Für den internationalen Verkehr ist maßgebend

3. Das „internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ (sogenannter „Berner Vertrag“ vom 14./10.90 (RGBl. 1892 S. 793). Dieses Übereinkommen regelt für den durchgehenden und gegenseitigen Verkehr der beigetretenen Staaten die Grundlagen des Frachtvertrages, Berechnung und Erhebung der Fracht, Beförderung und Ablieferung der Güter, sowie die Haftung der beteiligten Eisenbahnen für die übernommenen Frachtstücke. Da die Regelung des deutschen Frachtgeschäftes im Handelsgesetzbuch und der Verkehrsordnung erst auf Grund dieses Übereinkommens und in notwendiger Übereinstimmung mit diesem erfolgte, so finden sich in den dreien zahlreiche, gleichlautende Vorschriften.

§ 16. Konzessionsbedingungen gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Frage nach der Regelung des Verhältnisses von Post zu Bahn war eine der wichtigsten Fragen zur Zeit des Aufkommens der Eisenbahnen. Der Transportbetrieb mit den alten Postwagen war natürlich in dem Augenblicke veraltet, wo zwischen zwei Orten Eisenbahnverbindung bestand. Der Staat verringerte daher den Umfang des Postzwanges und übertrug im übrigen seine diesbezüglichen Rechte an die Eisenbahnen. § 36 des preußischen Eisenbahngesetzes überläßt die dem Staate aus dem Postregal entspringenden Vorrechte, „an festbestimmten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern“, den konzessionierten Eisenbahnunternehmern, „soweit es für den Betrieb derselben nötig ist, die in jenem Regal enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben“.

Auch nach § 9 Ziff. 3 der bayerischen Eisenbahnverordnung darf der Bahnunternehmer die Beförderung von Personen und Gütern soweit übernehmen, als das Postregal des Staates dadurch nicht verletzt wird. Das Postregal des Staates umfaßt heute nur noch die entgeltliche Beförderung von verschlossenen Briefen und Zeitungen politischen Inhalts, welche öfters als einmal wöchentlich erscheinen.

Dagegen hat nun aber auch der Staat im Interesse der Postverwaltung den Eisenbahnunternehmern Bedingungen auferlegt, die ihm ermöglichen, die Eisenbahnen zum Transport der noch postpflichtigen Gegenstände zu benützen. Nach § 36 des preußischen Eisenbahngesetzes ist der konzessionierte Unternehmer vor allem gehalten, den Bahnbetrieb, soweit dies möglich, in Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen. Der Transport der dem Postzwang unterworfenen Gegenstände auf der Eisenbahn geschieht unentgeltlich, auch wenn zu diesem Zwecke die Mitführung eigener Postwagen erforderlich sein sollte. Reisende, die von der Postverwaltung überwiesen werden, sind vorzugsweise vor den anderen Reisenden gegen Entrichtung des gewöhnlichen Fahrgeldes zu befördern. Die Postverwaltung hat ferner das Recht, Postfreipässe auch mit Geltung für freie Fahrt auf den Eisenbahnen auszustellen. Die Bahnunternehmer sind endlich zum Ersatze des Kostenaufwandes verpflichtet, der der Post dadurch erwächst, daß durch die Schuld der Eisenbahnverwaltung der regelmäßige Postbetrieb auf der Bahn unterbrochen wird und andere Anstalten den Transport der Postsachen an Stelle der Bahn übernehmen müssen.

Ähnliche Bestimmungen enthält § 10 Ziff. 8 der bayerischen Eisenbahnverordnung, wie auch schon früher einzelne Konzessionsurkunden derartige Verpflichtungen den Eisenbahnunternehmern auferlegt hatten (vergleiche auch die bei der Konzessionierung der München-Augsburger Eisenbahn v. 3./7.37 mit der Urkunde abdruckten „Bestimmungen über die Benützung der Bahn durch die Post", insbesondere in § 1 und 3 RBl. 1837 S. 489).

Seit der reichsgesetzlichen Regelung des deutschen Postwesens beurteilen sich die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmer

gegenüber der Postverwaltung nach folgenden Gesetzen:

1. Gesetz „betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28./10.71“ vom 20./12.75 (RGBl. S. 318). Dieses sogenannte „Eisenbahnpostgesetz“ verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen, möglichste Übereinstimmung zwischen Bahn und Postbetrieb zu schaffen und regelt die Beförderungsbedingungen der Postsendungen auf der Bahn. Die von der Postverwaltung gestellten Postwagen müssen mit jedem fahrplanmäßigen Zug unentgeltlich befördert werden, ebenso hat der Unternehmer für deren Unterhaltung und Reinigung zu sorgen gegen eine den Selbstkosten entsprechende Vergütung.

Als Übergangsbestimmung ist Art. 11 a. a. O. zu beachten, wonach auf die beim Erlaß dieses Gesetzes bereits konzessionierten Eisenbahngesellschaften und deren künftig zu konzessionierende Erweiterungen durch Neubauten die Vorschriften des Eisenbahnpostgesetzes nur insoweit Anwendung finden, als dies nach den Konzessionsurkunden zulässig ist, insoweit also, als in den Konzessionsurkunden eine Klausel zu Gunsten späterer Bedingungen und Erschwerungen in dieser Hinsicht gemacht ist. An und für sich wären natürlich diese neuen eventuell mehr belastenden Bestimmungen jedenfalls zu tragen, wenn nicht Art. 11 der Anwendbarkeit des Gesetzes diese Schranke gesetzt hätte.

Für die bereits konzessionierten Unternehmer bleiben damit die bei der Konzessionierung auferlegten Bedingungen weiter bestehen, soweit nicht die betreffende Klausel vorhanden ist. Doch können diese Eisenbahnunternehmer freiwillig an Stelle der ihnen konzessionsmäßig obliegenden Bedingungen die Verpflichtungen des Eisenbahnpostgesetzes übernehmen und werden dadurch von den ersteren frei.

Mit diesem Gesetze sind die Vorschriften des § 36 des preußischen Eisenbahngesetzes vorbehaltlich der Vorschrift des Art. 11 des Eisenbahnpostgesetzes außer Kraft getreten. Nicht aber ist dies der Fall mit § 10 Ziff. 8 der bayerischen Eisenbahnverordnung, sowie den näheren Ausführungen dazu in den einzelnen Konzessionsurkunden, da nach Art. 13 des Eisenbahn-

postgesetzes dieses auf Bayern (wie auch auf Württemberg) keine Anwendung findet, daher die dortigen landesgesetzlichen Bestimmungen in Geltung bleiben.

Dies gilt auch von den zum Eisenbahnpostgesetz ergangenen Ausführungsbestimmungen, nämlich:

2. dem Erlaß „betreffend Vollzugsbestimmungen zum Eisenbahnpostgesetz“ vom 9./2.76 (Centralblatt S. 87) und

3. dem Erlaß „betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes“ vom 28./5.78 (Centralblatt S. 380).

In § 10 Ziff. 4 der bayerischen Eisenbahnverordnung findet sich die allgemeine Bestimmung, daß der Unternehmer die Errichtung einer Telegraphenleitung längs der Bahn auf dem zur Bahn gehörigen Areal unentgeltlich ausführen dulden muß. Diese Verpflichtung wird in den einzelnen Konzessionsurkunden weiter ausgeführt, indem hier vor allem das Verhältnis der Privattelegraphen der Bahn zum Staatstelegraph, ferner die Registerführung über die aufgegebenen Depeschen durch die Bahnverwaltung näher geregelt sind. Eine besondere Verpflichtung der Unternehmer ist die zur unentgeltlichen Bewachung der der Bahn entlang angelegten Staatstelegraphen durch die Bahnwärter, ferner die Bereithaltung von Telegraphenlokalen auf allen Stationen gegen Vergütung.

Heute ist auch dieses Gebiet rechsrechtlich geregelt:

1. In dem Gesetze „über das Telegraphenwesen des deutschen Reiches“ vom 6./4.92 (RGBl. S. 467) ist zunächst für die „Transportanstalten auf ihren Linien zum Zwecke ihres Betriebes“ eine Ausnahme von dem in § 1 ausgesprochenen Telegraphenregal des Reiches gemacht. Die Unternehmer unterliegen einer Kontrolle darüber, ob die Errichtung der Telegraphen und ihr Betrieb durch solche Anstalten sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen halten; die Kontrolle wird von der Landesaufsichtsbehörde geführt.

Die Vorschriften des Telegraphengesetzes gelten auch für Bayern und Württemberg, und zwar so, daß für diese Gebiete

die sonst dem Reiche zustehenden Rechte den betreffenden Bundesstaaten zustehen.

2. Das „Telegraphenwegegesetz“ vom 18./12.99 (RGBl. S. 705) verweist in § 15 betreffs der Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des Eisenbahngeländes auf die bereits bestehenden Vorschriften und Vereinbarungen; damit sind auch in Geltung geblieben,

3. die Bestimmungen des Bundesrats „über die den Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Reichstelegraphen-Verwaltung obliegenden Verpflichtungen“ vom 21./12.68, die sich in den Konzessionsurkunden nach 1868 regelmäßig als Konzessionsbedingung abgedruckt finden.

Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmer enthalten endlich

4. Die „Telegraphen-Ordnung für das Deutsche Reich“ vom 16./6.04 (Centralblatt S. 229) an Stelle der alten Telegraphenordnung vom 13./8.80. Die hier gegebenen Vorschriften über die Arten der Telegramme und die für die Beförderung von solchen zu entrichtenden Gebühren haben auch die von den Eisenbahntelegraphen zu befördernden Telegramme Geltung. Endlich

5. Das „Reglement über die Benützung der innerhalb des deutschen Reichstelegraphengebietes gelegenen Eisenbahntelegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen“ vom 7./3.76 (Centralblatt S. 156) das den Eisenbahntelegraphen die Annahme von nicht dienstlichen Depeschen unter gewissen Voraussetzungen erlaubt.

§ 17. Konzessionsbedingungen gegenüber der Militärverwaltung.

Die strategische Bedeutung der Eisenbahnen wurde schon frühzeitig erkannt. Zwar finden sich im preußischen Eisenbahngesetze noch keine Vorschriften, die dem Unternehmer besondere Bedingungen zu Gunsten der Militärverwaltung auferlegen. Dies erklärt sich daraus, daß man annahm, es sei zur Wahrung der militärischen Interessen genügend, wenn die Konstruktion der

Bahn und der Fahrzeuge einer allgemeinen Genehmigung unterworfen würden. In der Tat hat ja der bei der Prüfung des Projektes mitbeteiligte Kriegsminister die Möglichkeit, die Interessen der Landesverteidigung bei der Konzessionierung gebührend zu wahren.

Zum ersten Male finden sich in dem zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig wegen Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Minden am 10./4.41 (GS. 1842 S. 46) abgeschlossenen Staatsvertrage in Art. 8 besondere „Verpflichtungen der kontrahierenden Staaten über die Benützung der Eisenbahn zu militärischen Zwecken". Bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen müssen die Eisenbahnunternehmer angehalten werden, nötigenfalls außerordentliche Fahrten einzurichten. Die Militärverwaltungen der kontrahierenden Staaten erhalten die Befugnis, sich eigene Transportwagen und Lokomotiven zu halten und sie zu Kriegstransporten auf der Bahn zu benützen, wobei an den Ueternehmer nur die Feuerungskosten und ein mäßiges Bahngeld vergütet werden sollen. Die Transportfahrzeuge der Eisenbahn sollen wenigstens teilweise zum Transporte von Pferden geeignet sein. Die besonderen Militärtarife für derartige Transporte sollen gleichmäßig ohne Bevorzugung des einen oder des anderen der kontrahierenden Staaten geregelt werden.

Als Konzessionsbedingungen finden sich diese Vorschriften zuerst in der Konzessionsurkunde für die Niederschlesich-Märkische Eisenbahngesellschaft vom 27./11.13 (GS. S. 371). Es sind hier der Urkunde als Anlage „Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke" beigefügt, die ähnlich wie im obigen Staatsvertrag gefaßt sind und seit dieser Zeit regelmäßig bei den Konzessionen wiederkehren.

Die bayerische Eisenbahnverordnung hat in § 10 Ziff. 9 die Eisenbahnunternehmer verpflichtet, auf Verlangen der Militärverwaltung jederzeit besondere Militärtransporte zu übernehmen. Für fremde Staaten dürfen solche Transporte erst nach eingeholter Bewilligung geschehen. Die Beförderung der in und von Urlaub gehenden Mannschaften hat auch auf Privateisenbahnen zu den besonderen Tarifsätzen zu geschehen, die dafür auf den Staatsbahnen bezahlt werden.

Heute sind die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Landesverteidigung, sowohl für die Zeiten der Mobilmachung und des Krieges, als auch für den Frieden in ausgedehntem Maße reichsrechtlich geregelt. Rechtliche Grundlage aller diesbezüglichen Vorschriften ist Art. 47 der Reichsverfassung, wonach den Anforderungen der Reichsbehörden in Betreff der Benützung der Eisenbahnen zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands sämtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten haben.

1. Für die Anlage der Eisenbahnen ist wichtig das Gesetz „betreffend die Beschränkungen des Grundeigentumes in der Umgebung von Festungen“ v. 21./12.71. (RGBl. S. 459), das sogenannte „Reichsrayongesetz“ welches die Benützung von Grundeigentum in der Umgebung von Befestigungen für Eisenbahnen in § 11 Ziff. 2, sowie in § 30 regelt.

Für den Betrieb der Bahnen im Frieden sind maßgebend:

2. das Gesetz „über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden“ v. 12./2.75 (RGBl. S. 360), welches in § 15 die besonderen Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der Beförderung der bewaffneten Macht und ihres Materials gegen besondere Vergütung nach einem „Militärtarife“ regelt, sowie die Ausführungsverordnung zu diesem Gesetze vom 13./7.98 (RGBl. S. 922) und die Festsetzung der Militärtarife in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 18./1.99 (RGBl. S. 108).

Endlich gehören noch hierher

3. das „Gesetz über die Kriegsleistungen“ vom 13./6.73. (RGBl. S. 129), das im §§ 22—31 allgemeine Bestimmungen über die Militärtransporte im Kriege gibt.

4. Ausführliche Bestimmungen über das gesamte Militärtransportwesen im Frieden und im Kriege, sowie die Pflichten der Eisenbahnunternehmer in dieser Hinsicht sind ausgeführt in der „Militär-Transport-Ordnung“ vom 18./1.99 (RGBl. S. 15).

§ 18. Konzessionsbedingungen zur Regelung der Anstellung der Eisenbahn-Beamten und -Bediensteten.

Die Privateisenbahnunternehmer haben, dem Bedürfnis nach Einheitlichkeit und Geschlossenheit entsprechend, ihre Beamtenorganisation ähnlich gestaltet, wie dies in der Staatsverwaltung geschehen ist. Die Anstellung der Beamten geschieht mittels „Dienstvertrages" durch den Unternehmer, der hier in vieler Beziehung durch Konzessionsbedingungen gebunden ist.

Nach dem preußischen Eisenbahngesetze ist dem Unternehmer die Auswahl der anzustellenden Beamten noch völlig freigestellt, einschließlich derjenigen Beamten, welche nach § 23 dieses Gesetzes zur Handhabung der Bahnpolizei berufen sind. Doch finden sich schon bald in den einzelnen Konzessionsurkunden Vorschriften, in denen die Bestätigung der Anstellung verschiedener Beamten den Verwaltungsbehörden vorbehalten bleibt; ferner ist bestimmt, daß die Besoldungsverhältnisse, sowie die Bedingungen der Anstellung und Entlassung von dem Unternehmer nur unter Zustimmung des Ministeriums festgesetzt werden können. Auch eine Uniformierung der Bahnpolizeibeamten ist frühzeitig aufgekommen, wie sich aus einem Erlaß vom 30./11.53 [1]) ergibt, welcher besagt, daß die Privateisenbahnbeamten auf ihrer Dienstmütze ein geflügeltes Rad zu tragen haben, und zwar ohne Krone, wie dies bei den königlichen Eisenbahnbeamten der Fall ist.

In einzelnenen Reglements werden endlich allgemeine Vorbedingungen aufgezählt, denen die anzustellenden Beamten genügen sollen. Hierher gehört auch eine Bestimmung der Verordnung „wegen Bestrafung der Beschädiger von Eisenbahnanlagen" vom 30./11.40 (GS. S. 210), welche anordnet, daß Privatunternehmer verpflichtet sind, solche Eisenbahnbeamte, welche wegen eines in dieser Verordnung angeführten Vergehens bestraft sind, aus dem Eisenbahndienste zu entlassen resp. nicht im Eisenbahndienste anzustellen.

[1]) Bessel 2.

Die bayerische Eisenbahnverordnung verlangt in § 10 Ziff. 5 c von dem Unternehmer, daß er für den Betriebsdienst nur „befähigtes und verläßiges“ Personal aufnimmt. Die Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten, die bahnpolizeiliche Funktionen auszuüben haben, unterliegt der Bestätigung durch die einschlägige Regierung, Kammer des Innern, die auch die „Verpflichtung“ dieser Beamten vornimmt. Ausländer dürfen nur mit Zustimmung der Distriktspolizeibehörde in den Eisenbahndienst aufgenommen werden.

Eine nähere Ausführung dieser allgemein gehaltenen Vorschriften findet sich gewöhnlich in den einzelnen Konzessionsurkunden, wo einmal ein weitgehendes Aufsichtsrecht des Staates über Anstellung, Entlassung und Dienstverhältnis der Privateisenbahnbeamten“ vorbehalten ist, andererseits aber auch vielfach direkt die Voraussetzungen normiert werden, denen gewisse Beamtenkategorien genügen müssen.

Die Bevorzugung der Militäranwärter bei Anstellung im niederen und mittleren Bahndienst ist in der Regel vorgesehen.

Teilweise reichsrechtliche Regelung ist durch die „Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten“ vom 8./3.06 (RGBl. S. 391) erfolgt, die an Stelle der am 5./7.92 veröffentlichten Bestimmungen getreten sind.

In Staatsverträgen findet sich endlich vielfach die Bestimmung, daß bei durchgehenden Bahnlinien, die im Gebiete des fremden Staates angestellten Beamten und Bediensteten ihre Staatsangehörigkeit nicht verlieren. —

Ende

Berichtigung: Seite 14 Zeile 10 von oben lies statt „Konzessionen . . .“ „Konzessionieren . . .“

Uebersicht.

§		Seite
1.	Geschichtlicher und wirtschaftlicher Ueberblick	5
2.	Rechtlicher Ueberblick	8
3.	Die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession	13
4.	Die rechtliche Natur des Eisenbahnunternehmungsrechtes	17
5.	Inhalt und Umfang des Eisenbahnunternehmungsrechtes	21
6.	Der Erteiler der Konzession	28
7.	Der Unternehmer	31
8.	Das Verfahren bei Erteilung einer Konzession	34
9.	Die Konzessionsbedingungen	39
10.	Die allgemeine Bau-Unterhaltungs und -Betriebspflicht	45
11.	Die technischen Bedingungen für Bau und Betrieb	47
12.	Die verkehrspolitischen Bedingungen	52
13.	Bedingungen finanzieller Natur	58
14.	Sozialpolitische Bedingungen	62
15.	Konzessionsbedingungen z. Regelung privatrechtlicher Beziehungen der Eisenbahnunternehmungen	64
16.	Konzessionsbedingungen gegenüber der Post- une Telegraphenverwaltung	68
17.	Konzessionsbedingungen gegenüber der Militärverwaltung	72
18.	Konzessionsbedingungen zur Regelung der Anstellung der Eisenbahnbeamten und -bediensteten	75